Constant Kirn

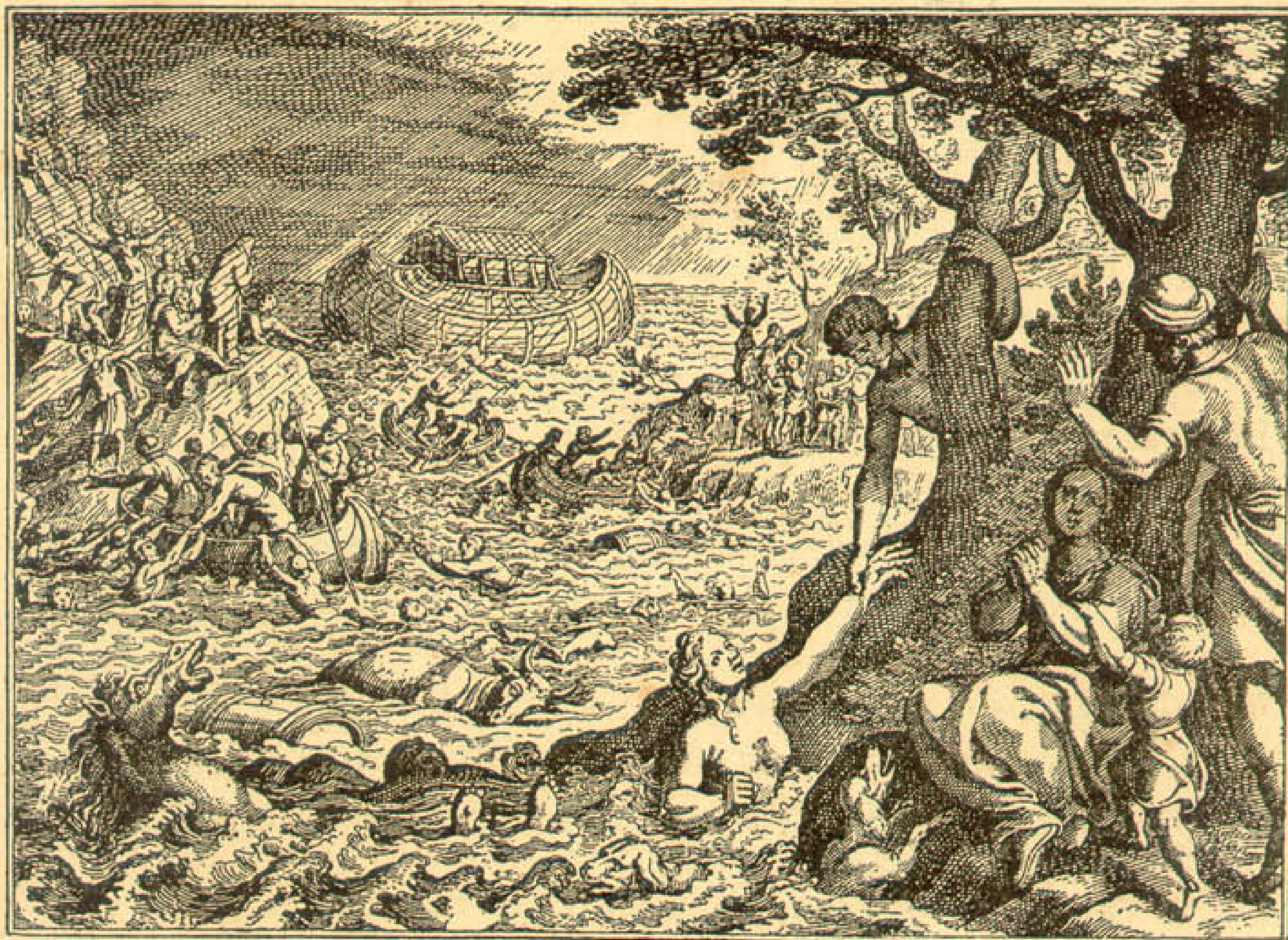
ROMANIA MARITIMĂ ŞI FLUVIALĂ



REVISTA **LIGEI NAVALE ROMÂNE** PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ŞI APARAREA INTERESELOR PE APA

Anul I, No. 4 Februarie 1932

Cuprinde articole, informaţii şi vederi din marina naţională, marinele străine, navigaţia maritimă, fluvială şi de plăcere. Viaţa porturilor şi viaţa marinarilor, hidroaviaţie, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte nautice



„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre marea largă...“

(M. COGĂLNICEANU)

CUPRINSUL:

Directorul revistei: Comandor EUGEN BOTEZ (Jean Bart)
Redactorul „ Comandor A. NEGULESCU (Moș Delamare)
Secretarul „ Cpt. ȘTIUBEI D.
Administratorul Revistei: Comandor G. MUNTEANU

Prețul abonamentelor pe un an:

Pentru instituții, intreprinderi, agenții . . . . . Lei 800
Pentru școli, căzărmi . . . . „ 400
Pentru particulari . . . . „ 300
Pentru studenți, elevi, marinari, funcționari inferiori de porturi și pescării . . . . „ 150

Membrii Ligei Navale, cari sunt la curent cu plata cotizației, primesc de drept revista, în comptul cotizației anuale de 280 lei.

La cel puțin 5 abonamente plătite se capătă un abonament gratuit.

Redacția și Administrația: Sediul Ligei Navale Române Str. A. Briand 16 (fostă Regală)
Telefon 367/98
BUCUREȘTI



MUNCA IN PORTURI

Portul, în general, constitue o problemă. nu numai prin așezarea, construcția și organizarea lui, ci și prin mijloacele pe cari trebue să le aibă la îndemână pentru manipularea mărfurilor cari intră și ies, astfel încât această manipulare să se facă cu maximum de rapiditate, ordine și promptitudine și cu minimum de risipă și cheltueală. In această privință portul a fost supus aceloraşi modificări ca și o uzină oarecare : dezvoltarea mașinismului și a instalațiilor din ce în ce mai perfecționate a redus sau a înlăturat treptat, treptat munca omenească.

Porturile noastre pot fi socotite din acest punct de vedere și în totalitatea lor, ca un muzeu în care întâlnim dela cele mai primitive până la cele mai perfecționate mijloace de manipulare a mărfurilor.

Ca și în industrie, întroducerea instalațiilor producătoare de șomeuri, a fost primită cu mare ostilitate de către muncitorime ; uneori chiar cu violență, cum a fost cazul când s'au introdus elevatoarele în portul Brăila. Fără să scuzăm, trebue să înțelegem însă aceste atitudini din partea unor oameni cari o viață întreagă încarcă sau golesc hambarele pântecoase ale vapoarelor, și într'o bună zi sunt transformați în spectatori ai muncii mecanizate și lăsați muritori de foame.



Încărcare de cereale.

Legile economice sunt însă mai dure decât aceste considerațiuni și procesul de perfecționare a instalațiilor din porturi va ajunge la desăvârșire, astfel încât, cu vremea individul, foarte redus ca număr, va fi folosit numai pentru supravegherea acestor instalații.

Până atunci însă suntem datori să ținem seamă de realitatea actuală și să luăm toate măsurile pentru ocrotirea unei munci care îți dă imaginea aceleia prestate la construcția piramidelor egiptene. Și această realitate este că în cele 33 de porturi fluviale și maritime pe cari le avem lucrează un număr de aproximativ 15.000 de muncitori.



Descărcare de cărbuni.

Munca din porturi este una din cele mai penibile ; exceptând pe căruțași, restul muncitorilor, fie că transportă cu spinarea, fie că rânduesc în hambarele vaselor cerealele, pentru ca vasul să fie perfect echilibrat, este o muncă de silnicie. Din această cauză diferite țări au luat măsuri pentru organizarea și ocrotirea ei.

Geneva, centrul tuturor acțiunilor generoase, s'a preocupat și ea de munca marină, e drept mai mult de a marinarilor, dar acum în urmă și de a muncitorilor de porturi. Din cele 16 convenții și recomandări ale Conferinței internaționale a muncii, sunt câteva cari se ocupă în special de muncile de încărcare și descărcare.

Din aceste preocupări, a ieșit în scurta sesiune parlamentară din vara lui 1931, legea pentru organizarea muncii în porturi, care a întrunit aprobarea și sufragiile tuturor partidelor politice. Această lege reprezintă pentru muncitorime o importantă realizare, de ordin moral mai întâi, și apoi de ordin material, și în acelaș timp asigură posibilitatea unei normalizări în viața economică a porturilor noastre.

De ordin moral, pentrucă muncitorul a fost eliberat din

ghiarele vătafilor cari sunt periculoşi şi antipatici ca toţi exploatatorii, cu atât mai antipatici cu cât adesea proveneau din rândurile muncitorilor şi aplicau sisteme de pe urma cărora suferise chiar ei. Muncitorul este azi liber şi-şi poate târgui munca alături de tovarăşii lui, iar vătaful trebue să se reîntoarcă la samar, sau să se apuce de altă meserie. Şi apoi pentrucă stabilind munca prin rotaţie, în vremurile acestea, când mii de oameni nu-şi pot câştiga pâinea cea de toate zilele, legea rândueşte ca munca, mult, puţină, câtă este în port, să fie împărţită între toţi muncitorii acelui port. In acest chip şomajul este aproape necunoscut printre muncitorii porturilor noastre.

Pentru acei cari nu cunosc viaţa din porturi, este util să spunem că muncitorii nu se angajau singuri, ca în fabrici sau magazine, ci erau angajaţi, cu zecile şi chiar cu sutele de către nişte antreprenori de muncă, numiţi vătafi, cari apoi le închiriau munca caselor exportatoare sau importatoare.

De ordin material, pentrucă muncitorul îşi primeşte integral preţul muncii pe care o săvârşeşte şi nu mai ţine pe spinarea lui atâţi paraziţi cari erau vătafii. Ca să se vadă ce sumă reprezintă munca din porturi şi cât puteau zeciui vătafii, este de ajuns să spun că în 1930 s'au manipulat, adică încărcat şi descărcat, cam 14 milioane tone de mărfuri, adică cam un milion patru sute de mii de vagoane ; socotind ca preţ mijlociu de manipulare 350 lei de vagon, înseamnă că suma ce trebuea să revie muncitorilor era aproximativ de 500 milioane lei.

Legea lămurind cine poate să muncească în porturi, înlătură pe acei de cari nu e nevoe şi cari au fost cuibăriţi din pricina moravurilor noastre politice ; în acest chip se stabileşte o atmosferă de linişte şi de bună înţelegere printre muncitori.

In sfârşit legea, prin anumite fonduri pe cari le creiază, dă posibilitatea ca porturile noastre să fie înzestrate în scurt timp cu instituţii în cari muncitorul să găsească tot ce-i trebue întremării lui trupeşti şi sufleteşti.

Despre aceasta vom vorbi însă cu alt prilej.

Ing. STAVRI C. CUNESCU
Director general al muncii

AMIRALUL FISHER

— Omul şi Opera —



Figura proeminentă a Amiralului Lord Fisher este admirabil zugrăvită în toată măreţia ei de Amiralul Bacon. După Nelson Marina Britanică n'a avut în rândurile ei un geniu creator, un spirit dotat cu o mai clară vedere asupra raporturilor dintre puterea navală a Angliei şi mijloacelor ei de desvoltare şi acţiune, care să egaleze pe Lordul Fisher.

In toată viaţa, el a considerat activitatea sa navală legată, prin anumite fapte şi coincidenţe, memoria lui Nelson. Nelson era o divinitate pentru Fisher.

Primii săi paşi în carieră îi face ambarcându-se la bordul navei „Victory", nava Amiralului Nelson, încununată de lauri la Trafalgar.

Intră în Şcoala Navală trecând examenul de admitere după prevederile regulamentului acelei şcoale din anul 1854, şi care consta din a scrie o rugăciune şi a sări peste un scaun în pielea goală, în prezenţa unui doctor. După examen i se dete un pahar de Cherry, făcându-i-se cunoscut că era admis în Corpul Ofiţerilor Flotei.

Câtă deosebire dela acest examen, în care predomina preocupările religioase, în mică parte şi cele fizice, şi probele grele ştiinţifice pe care Fisher le înscrise în regulamentele britanice în calitate de Prim Lord Naval.

Excelent marinar, trecând prin toată gama posturilor de pregătire şi răspundere dela mic Comandant la Şef de Escadră, dela Comandant de Flotă până la Prim Lord Naval, Amiralul Fisher a iubit în cel mai înalt grad Marina Britanică, dăruindu-i din belşug toată bogăţia geniului său, toată puterea energiei sale titanice.

Ce înălţătoare sunt gândurile Amiralului Bacon când spune despre Fisher :

„Marina, totdeauna Marina. Acesta era primul gând „ce-i venea în minte când se deştepta la cinci dimineaţa, „acesta era ultimul gând înaintea culcării. Dela douăzeci „de ani până când închise ochii, fu întreg corp şi suflet „închinat ţării şi Marinii sale iubite".

In luptele Englezilor din Egipt, în anul 1882, Fisher făcu dovadă de un rar spirit de invenţiune, salvând situaţia armatei engleze. Instalează tunuri de debarcare pe vagoane trase de o locomotivă. Işi procură table de oţel de a bord şi improvizează pereţii blindaţi ai vagoanelor. Din acel moment se născu ideia trenului armat şi blindat.

Convins după răsboiul ruso-japonez de necesitatea unui cuirasat bine protejat şi bine armat, elaborează planurile aşa zisului cuirasat „Dreadnought", pe care adoptă pentru prima oară turbinele Parson. Până la acest cuirasat, acest gen de maşini nu era aplicate pe nici o altă navă. Tot atunci el aplică pe nave căldările tubuloase.

Maestru în strategia navală, caută prin metodele sale a da o vie impulsiune studiului şi degajării unei doctrine navale.

„Frontierele noastre sunt coastele inamicului", spunea el despre Anglia.

Ideile lui asupra răsboiului maritim se rezumau în sentința următoare: *„Esența răsboiului este violența. Moderațiunea este o absurditate. Lovește cel dintâi, lovește tare și lovește pretutindeni. In răsboi suprimă pe cei cu gânduri pesimiste"*.

Foarte originale sunt comparațiile sale în ceeace privește întrebuințarea justă a Unităților în diverse misiuni. El zice:

1. „Nu întrebuința un ciocan cu aburi ca să spargi o nucă. Nu întrebuința cuirasate unde trebue să trimiți crucișetoare".

2. „Nu întrebuința un briciu ca să tai un lemn, este mai bun un topor pentru acest lucru. Nu destina distrugătoare unde trebuesc cuirasate".

Amiralul Fisher a fost adjutant regal al Regelui Eduard și s'a bucurat de o mare prietenie din partea suveranului său. Grație acestei intimități Amiralul Fisher a putut să dispună de mijloace financiare suficiente pentru a înfăptui planurile sale de organizarea și pregătirea de luptă a Marinei Britanice.

Reformele sale principale sunt:

Noul program de instrucție al ofițerilor. Inființarea școlilor de artilerie, torpile, mine și Școalei de Răsboi la Porstmouth.

Armarea navelor în rezervă cu nuclee de echipaje de diverse specialități la bord.

Suprimarea navelor fără valoare în luptă.

Stabilirea unui program naval bazat pe politica navală a Angliei.

Noua repartiție a escadrelor pe mările globului în raport cu interesele Angliei.

Reorganizarea Arsenalelor.

In nefericita campanie a Dardanelelor Lordul Fisher s'a afirmat prin o complectă rezervă față de îndrăsnețele proecte ale Lordului Kitchener și ale lui W. Churchill.

In toate consiliile Amiralității și Armatei el păstră tăcerea nevoind să înăsprească prea mult neînțelegerile profunde dintre el și W. Churchill.

Lordul Fisher era partizanul unui plan de operațiuni combinate pe coasta Pomeraniei. S'ar fi produs prin *proectul Balticei*, așa cum îl numea el, aceeași operațiune intreprinsă de Ruși în contra Germaniei pe timpul lui Frederic cel Mare.

Considerațiuni politice au făcut ca atât planul Balticei, cât și un alt plan de debarcare în stil mare pe coasta belgiană, să fie abandonate în favoarea nenorocoasei campanii a Dardanelelor.

Cea mai măreață acțiune din viața și cariera Lordului Fisher rămâne intervenția sa în contra escadrei Amiralului Von Spee, care s'a încheiat cu strălucita victorie de la Insulele Falkland.

La vârsta de 74 ani, după 60 ani de carieră genială și laborioasă, atunci când învingerea dela Coronel aducea Marinei Britanice o ofensă atât de gravă, Lordul Fisher este chemat din nou, și în calitate de Prim Lord al Amiralității, ia în grabă măsurile dictate de situație și în cel mai desăvârșit secret. Alege omul, pe Amiralul Strudee, trimite două crucișetoare de bătălie „Invincible" și „Inflexible" la Falkland și cade prin surprindere asupra escadrei germane comandată de Von Spee, pe care o distruge complect.

In această acțiune Lordul Fisher s'a arătat un strateg fără seamăn și a încredințat misiunea unui Amiral în stare să o îndeplinească fără greș, în cel mai scurt timp; a reacționat energic și așa cum cereau interesele și onoarea Angliei, adânc rănite prin eșecul dela Coronel.

Lordul Fisher a cunoscut toate splendorile situației de Prim Lord Naval, dar a cunoscut și toate amărăciunile unor politiciani, cari în general când scopuri anumite îi îndeamnă la anume hotărîri, fie din ambiție, fie din orgoliu, fie din necunoștința chestiunilor navale, jertfesc părerile specialiștilor sau le ignorează.

De aceea el caracterizează recunoștința mulțimei, prin cuvintele: *„Hosana astăzi, puneți-l pe cruce, mâine"*.

Amiralul Bacon crede că cel mai frumos și nobil gest de recunoștință din partea Amiralității Engleze pentru a răsplăti uriașa activitate a Lordului Fisher, ar fi fost ca Lordul Fisher să arboreze pavilionul său de Amiral de Flotă pe o navă de linie britanică la Scapa Flow, pentru ca în fața sa întreaga flotă germană să-și fi închinat puterea și onoarea.

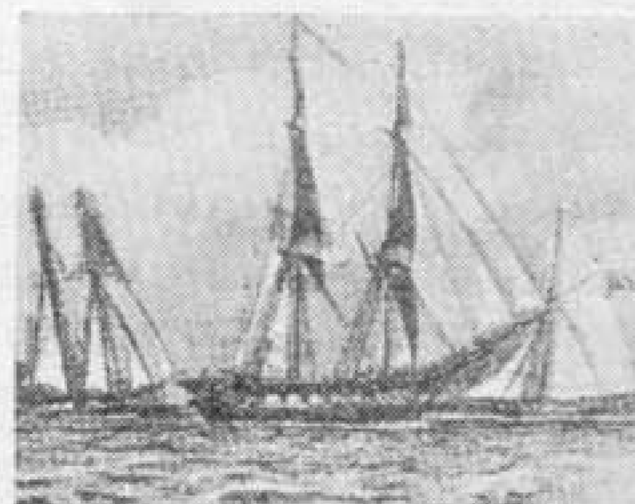
Căci nimeni dintre marii Amirali ai timpurilor moderne, — spune Bacon, — n'a contribuit mai mult ca el la ridicarea supremației navale britanice, de altfel singura și adevărata cauză a îngenuncherii flotei germane.

Bătrân, se retrase de sgomotul lumei și sfârși ca administrator al averii ducelui de Hamilton. Ultimele lui cuvinte așternute înainte de a muri, fură găsite ascunse într'un plic, unde scrise: „Nici o floare, nici o lacrimă, duceți-mă la cimitirul cel mai apropiat".

Anglia știu să plângă și să onoreze memoria marelui Amiral printr'o ceremonie impunătoare în catedrala Westminster. Fu un spectacol nemaivăzut. Numai funerariile Regelui Eduard, amicul Lordului Fisher, au fost la aceeași înălțime.

Din acel moment numele Amiralului Fisher intră cu mari onoruri în istoria Angliei, întovărășit de venerația și recunoștința întregei națiuni britanice.

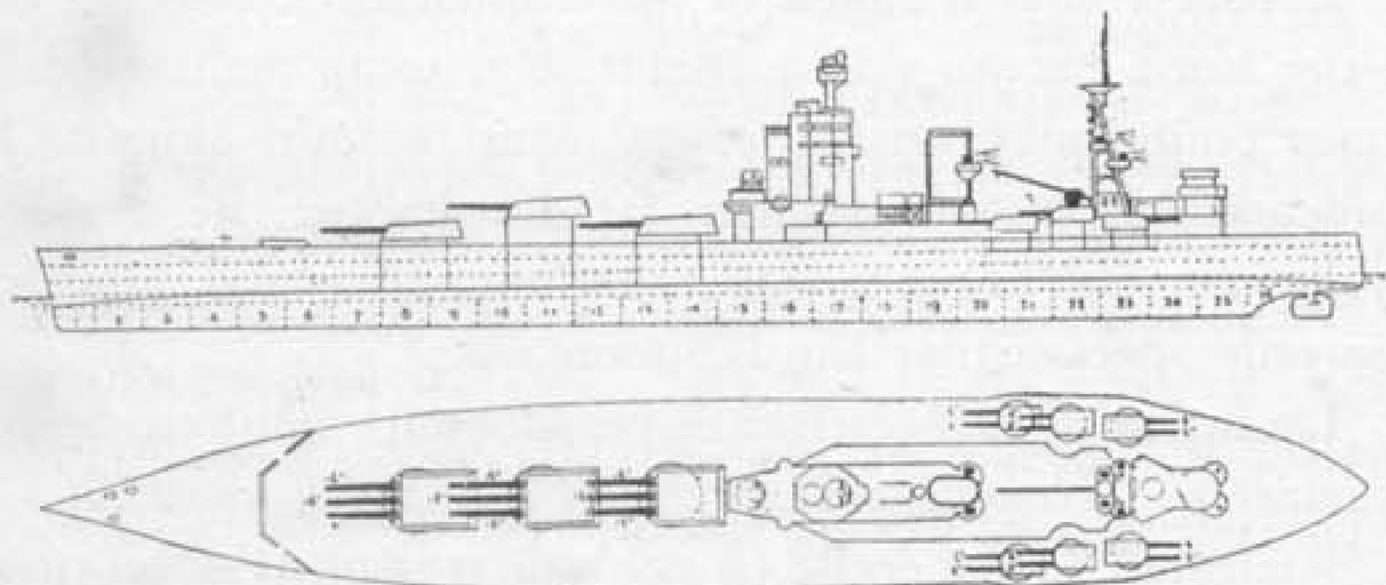
C. Amiral I. Bălănescu



POLITICA NAVALĂ ŞI DEZARMAREA

Toată omenirea urmăreşte cu emoţie discuţiile ce au loc la Geneva pentru limitarea armamentelor — nu pentru dezarmare care-i încă un idial prea depărtat.

Dela început, această conferinţă care va dura câteva luni, este dominată de o neîncredere reciprocă a naţiunilor, căci toţi se suspectează şi nimeni nu crede în sinceritatea pacifică a celuilalt. Şi, ca o culme de amară ironie, pe când în centrul Europei se inaugurează conferinţe pentru pacea universală, în Extremul-Orient continuă masacrul în războiul Chino-Japonez.



Chiurasatul *Nelson*.

Şi totuşi, această conferinţă trebue să ajungă la o soluţie în limitarea armamentelor; dacă eşuează recad iarăşi popoarele în acea cursă de întrecere a înarmărilor, la capătul căreia este inevitabil războiul.

Imense cantităţi de cerneală şi hârtie se vor consuma, pentru a răspândi în toată omenirea ştirile asupra discuţiilor ce vor urma pentru rezolvirea sângeroasei probleme ce se desbate la Geneva.

Noi ne vom încerca numai să lămurim pe scurt cititorilor noştri chestiunile privitoare la forţele martime, urmărind astfel ceeace se numeşte *Politica Navală* faţă de *Dezarmare*.

S'a zis, cu drept cuvânt, că tridentul bătrânului Neptun rămâne veşnic sceptrul lumei.

Elementul naval are o importanţă universală în domeniul politic. Războiul mondial, în care n'au avut loc mari lupte navale, a dovedit totuş importanţa vitală a puterei maritime.

De ce a căzut Germania?

Pentru că n'a putut rupe *blocusul maritim*.

Germania, cu geniul său de organizaţie militară, a dat dela început, cu repeziciune, formidabile lovituri, sperând că va reuşi să dicteze pacea înainte de a simţi toate efectele blocusului aliaţilor.

Dacă Germania ar fi fost stăpâna mărilor, păstrând comunicaţiile maritime, ea avea mulţi sorţi de isbândă.

Aliaţii, fiind stăpâni pe apă, i-au tăiat comunicaţiile cu pieţele exterioare de alimentare şi materii prime; învingerea era o chestiune de timp. Aşa a şi fost.

Englezii şi Americanii s'au bătut pe uscat debarcând în Franţa, dar armatele, cu enormele lor resurse, au venit pe apă, fără ca Germania să le poată tăia calea.

S'a adeverit încă odată vechiul principiu: „Cine-i stăpân pe apă, va fi stăpân şi pe uscat".

Nimeni nu poate tăgădui că luptele cari s'au dat pe apă în războiul mondial, nu se pot compara cu luptele ce s'au dat pe uscat.

Dar mulţi nu-şi dau seamă de rolul esenţial pe care l-a avut factorul naval, contribuind în mod indirect dar sigur la căderea Germaniei.

Se zice că, chiar Mareşalul Foch, cu ocazia unei aniversări a armistiţiului ar fi zis: „Marina ! ah, da, ea ne-a dat trei divizii admirabile" [1]).

Rolul forţelor navale a rămas în uitare. Dacă flotele aliaţilor nu aveau supremaţia pe apă, forţele de uscat ale Americanilor nu puteau trece oceanul Atlantic.

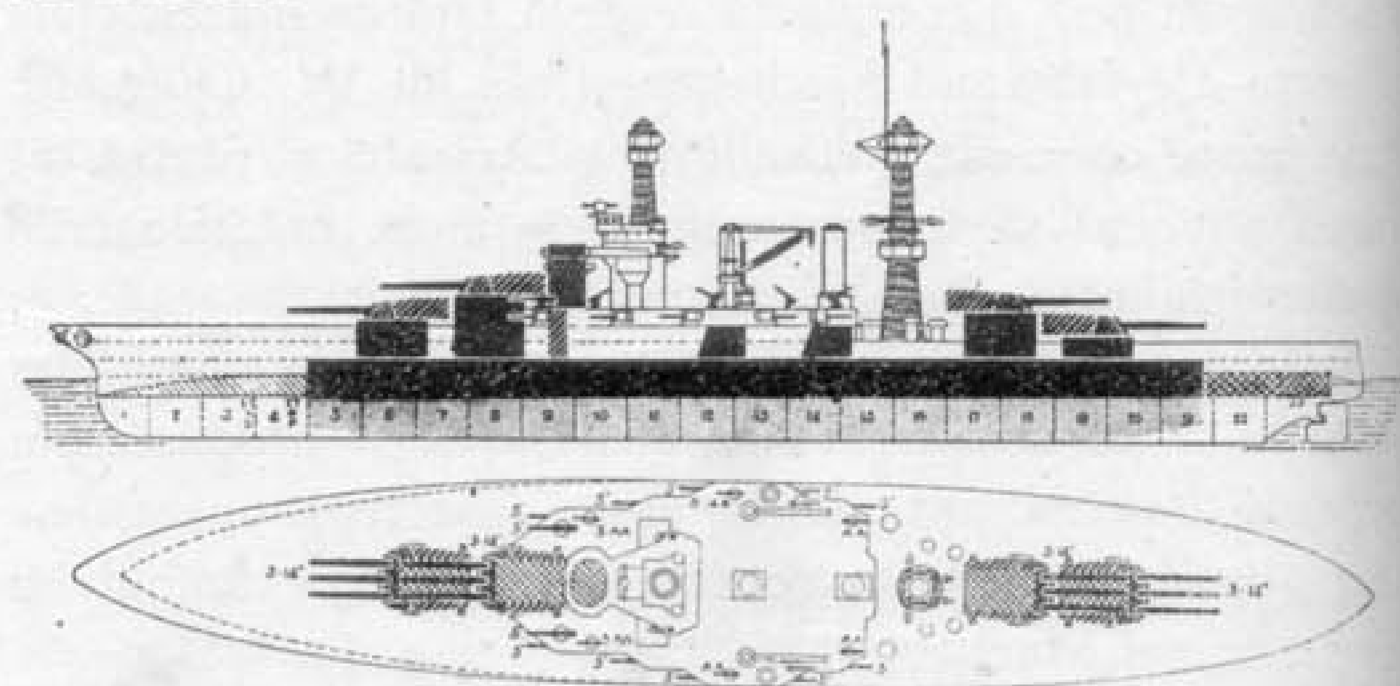
Anglia avea şi are supremaţia mărilor.

După încheerea păcei era firesc să se caute o nouă bază pentru reglementarea viitoarelor dimensiuni ale flotelor.

Dar Anglia nu poate sub nici un motiv renunţa la politica ei tradiţională de supremaţie navală, căci pe ea se întemeiază însăşi viaţa acestei ţări insulare. E chestiune de viaţă şi de moarte; ameninţată de înfometare, Puterea Britanică nu se poate menţine nici o săptămână dacă pierde supremaţia mărilor.

In teorie, Dreptul Maritim, nu recunoaşte suveranitatea mărei nici unui stat.

Marea largă este deschisă comerţului şi pescuitului tuturor naţiunilor şi indivizilor. In timp de pace libertatea navigaţiei este complectă, recunoscută şi respectată. Diferendul există numai asupra Dreptului Maritim pe timp de războiu.



Chiurasatul *California*.

Toate discuţiile cari urmează între state asupra dezarmărei navale, au la bază marea chestiune a libertăţei mărilor pe timp de războiu. Totul se reduce la drepturile şi datoriile neutrilor şi beligeranţilor. Şi, cum forţa navală este factorul executiv, relaţiile politice dintre marile puteri maritime sunt firesc influenţate şi dominate azi de problema dezarmărei navale.

Elementul naval domină întreaga politică internaţio-

1) *H. Bywater*: „Les Marines de Guerre"

na'ă, căci Marina s'a valorizat nu atât ca armă de luptă, cât mai mult o redutabilă armă economică şi formidabil instrument de presiune în relaţiile internaţionale.

Marea luptă ce se dă între Anglia şi America durează de secole, origina ei coencide cu apariţia Statelor-Unite ca putere independentă. Astăzi însă această tânără ţară a ajuns o putere mondială.

Ea nu s'a abătut nici odată dela principiul libertăţei mărilor. Din această cauză a şi intrat în războiul mondial, când Germania, prin atacurile submarinelor, a transformat domeniul maritim într'un blocus general.

După războiu, Wilson nu uită să pună între cele 14 frumoase puncte şi chestiunea libertăţei absolute de navigaţie pe mări, în timp de pace şi războiu.

Aliaţii au găsit acest punct inoportun şi utopic.

America n'a voit să intre în Societ. Naţiunilor şi a început să-şi construiască acele cuirasate gigantice cari, înmulţindu-se, în câţiva ani trebue să întreacă flota Britanică.

In faţa acestei curse de întrecere în armamente navale Anglia a fost nevoită să cedeze pas cu pas. E obligată să împartă cu America stăpânirea mărilor.

In secolul al XIX-lea Anglia a sdrobit imperialismul lui Napoleon, în secolul al XX-lea imperialismul lui Wilhelm II, şi acum se găseşte în gardă faţă de imperialismul American. Origina rivalităţei este de ordin economic. Geografia comandă o politică eminamente comercială. Şi comerţul cere asigurări în contra riscurilor.

Cum nu există încă garanţie în actuala organizaţie mondială, pentru libertatea mărei, cele două mari puteri maritime se târguesc de câţi-va ani ca să-şi egaleze forţele navale pentru stăpânirea apelor.

Târguelele începute la Geneva au continuat la Washington; s'au întors la Geneva; s'au strămutat la Londra şi acum au reînceput iarăşi la Geneva.

Să aşteptăm.

Târgul va dura câteva luni.

Deşi în fond marea luptă pentru dezarmarea navală se dă între Anglia şi America, toate celelalte state având roluri secundare, noi Românii, cari nu avem un Stat maritim, trebue totuş să urmărim cu atenţie măsurile cari se vor lua la Geneva, căci vor avea aplicare şi în apele Mărei Negre care ne scaldă ţara.

JEAN BART

MAREA ŞI DREPTUL MARITIM

Privind harta globului terestru constatăm faptul indiscutabil: apele mărilor acoperă 366.000.000 km., adică 0,717 din suprafaţa totală a elipsoidului terestru. Raportul suprafeţei oceanice e de 2,54 faţă de pământ. Volumul apelor mării întrece de 13 ori pe cel continental.

Deasupra oceanelor au loc marile fenomene ale circulaţiunei atmosferice fără de care viaţa pe pământ ar fi imposibilă.

Influenţa apelor mărilor asupra pământului sunt cunoscute ştiinţificeşte de puţin timp. Imensul rezervor marin ascunde bogăţii şi energii cari nu sunt încă speculate de inteligenţa umană. Captarea energiei polare înmagazinate în fundul oceanelor va revoluţiona industria continentală şi ieftenirea miliardelor de kw. va aduce prefaceri incalculabile structurei sociale mondiale.

Dacă se apreciază imensa disproporţie de volum şi suprafaţă între domeniul terestru şi maritim, nu se cunoaşte suficient aportul extraordinar pe care Marea l'a adus şi-l aduce operei civilizaţiei.

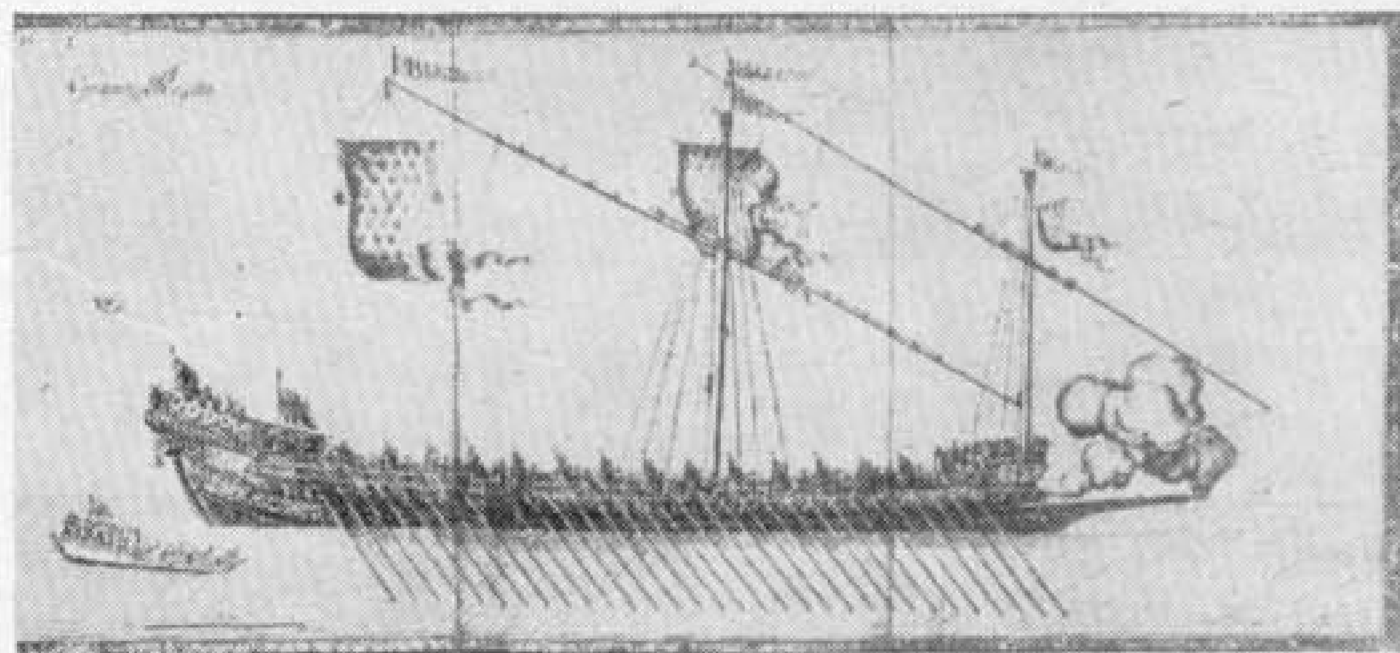
Marea este o enciclopedie vieţuitoare ale cărei puternice realităţi influenţează permanent întregul domeniu al activităţii umane.

Istoria comerţului lumei oglindeşte întregul proces pentru care oceanul a pătruns în viaţa omenirei.

Indeplinind funcţiunile economice, a asigurat şi influenţat comunicaţiile terestre, prelungindu-le şi legând astfel organizaţiile riverane, continentale şi intercontinentale.

Marea a dominat marile epoci ale civilizaţiunei; astăzi epoca mediteraneană, iar astăzi epoca civilizaţiei oceanice domină întreaga structură culturală şi politică a lumei.

Nu de mult, Léon Metchnikoff, în opera sa: *„La civilisation et les grands flueves historiques"* şi Amiralul Mahan în *„Le salut de la rache blanche et l'empire des mers"* au semnalat influenţa viitoare a mărei asupra relaţiunilor comerciale în Pacific şi consecinţele spiritualizării rasei galbene asupra economiei mondiale prin intermediul mărei.



Galeră.

Marea este un drum deschis tutulor şi în special desvoltărei naturale a societăţii.

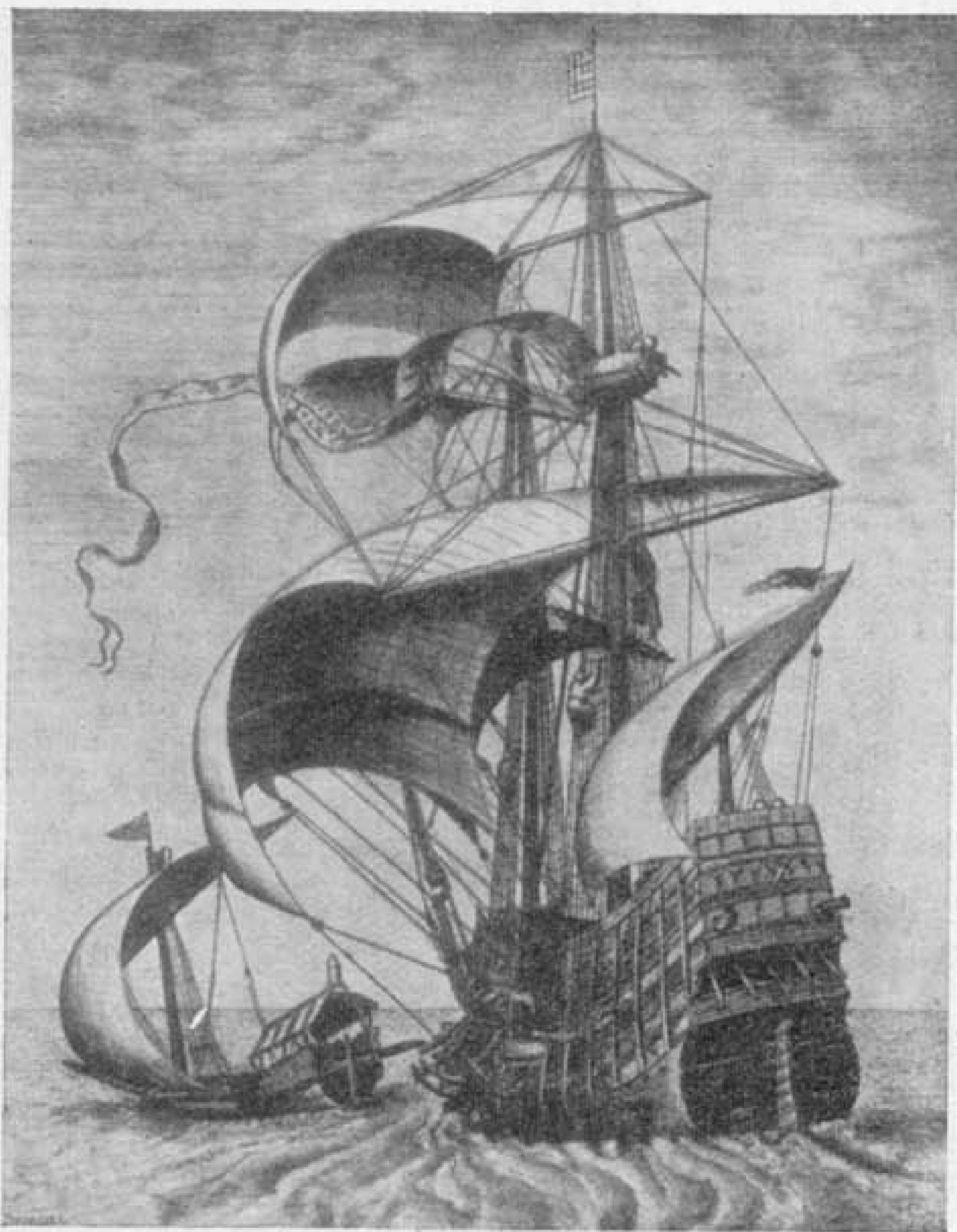
Nici domeniul etic cultural n'a scăpat influenţei Mărei.

Spaţiul maritim a fost geneza care a activat spiritul omenesc spre cercetarea misterelor şi pătrunderea necunoscutului său, adaptându-l unui scop social şi utilitarist. Intre disciplinele etice, conceptul juridic şi instrucţiunile

juridice sunt cele mai expresive reflecte ale faptelor şi realităţilor sociale. In atingere cu realităţile domeniului maritim, acţiunile individuale sau ale statelor au luat formele normale, uzurilor şi raporturilor juridice cari au născut dreptul şi instituţiunile maritime.

Domeniul maritim este în esenţă un domeniu comercial. Este cosmopolit. Identitatea intereselor şi frecvenţa relaţiunilor maritime au stabilit legile juridice concordante la toate popoarele. Mai mult, materialul maritim a furnizat legislaţiei maritime amprentele dreptului unificat şi a influenţat conceptul juridic, fie din punct de vedere al disciplinei juridice pure, fie chiar din punct de vedere social. Riscul Mărei a desvoltat rolul şi răspunderile omului şi al întreprinderilor conduse de el.

La care întreprindere terestră, conducătorul principal are puterea Comandantului de navă ? Iată un mic suveran în *fieful* său. Simplu salariat, e degajat de legăturile de subordonaţiune şi are cu el puterile dictatoriale. De sigur, că poate fi revocat arbitrar, dacă şi-a pierdut capacităţile ce i se cer.



Vas cu pânze. Sec. XVIII

Nu se pot catagrafia exemplele prin cari se ilustrează influenţa Mărei asupra conceptului juridic, lesgislaţiei şi instituţiunilor juridice de drept maritim.

De unde vine şi până unde se întinde această influenţă?

In ce grad şi cum s'a adaptat dreptul şi legislaţia maritimă acestor influenţe ?

Spre deosebire de uscat, Marea nu se poate stăpâni. Este un domeniu omogen şi are în angrenajul alcătuirei universale o destinaţie utilitaristă în finalitatea şi existenţa sa.

Produs universal sintetic, cu o misiune ce nu se poate schimba fără periclitarea mecanismului vieţei fizice a planetei noastre, întocmai ca spaţiul, aerul, timpul şi lumina, Marea integrează o valoare şi funcţiune infinită.

Imposibil de considerat în o totalizare a părţii, Marea este şi rămâne ad perpetuum un domeniu internaţional public.

Ca atare nu se poate concepe titlul juridic care să justifice dreptul de posesiune sau stăpânire exclusivă asupra sa.

Dacă nu se poate domina, se poate în schimb apropia şi modela nevoilor practice ale vieţei. Marea, influenţează prin funcţiunile şi structura sa infinită, fenomenele de ordin etico-juridic cari se nasc şi se desvoltă pe domeniul său de activitate.

Influenţa Mărei asupra dreptului şi legislaţiunei maritime este o chestiune de adaptare.

Dreptul nu poate domina Marea. Produs al minţei omeneşti, născut din nevoia unei sancţiuni care să respecte activitatea individuală, se adaptează realităţilor domeniului maritim, situaţiuni de fapt, şi regulează raporturile cari se nasc din activităţile sociale ce se încrucişează pe căile comerciale maritime.

Cum se manifestă această adaptare a dreptului asupra mărei şi în ce mod domeniul maritim influenţează şi este influenţat de activitatea omenească ?

Este un fapt cert că armonia stabilită dela începutul creaţiunei între om şi mediul terestru s'a regăsit şi pe domeniul maritim. Ea a suferit totuşi influenţa legilor sale şi ca atare s'a adaptat ei, găsindu-se astăzi pe o bază diferită de ceeace se întâmplă pe uscat.

Mediul maritim a transformat şi modelat adânc spiritul omenesc dându-i un concept mai sociabil, mai utilitarist şi pe o bază mai egalitară, grăbind ascensiunea omenirei către unitatea spirituală mai repede decât mediul terestru predispus diferenţelor de rasă, naţionalitate, religie, etc.

Intr'adevăr, venit la ţărmul Mărei, primul om a rămas înfricoşat şi neputincios în faţa spaţiului necunoscut. Imensitatea apelor i-a impus din primul moment instinctul sociabilităţei fără de care nu se putea aventura în cercetarea lor. Utilizând mijlocul comunicaţiilor şi transporturilor maritime şi-a mărit repede sfera relaţiunilor şi raporturilor de schimb.

Pentru regularea lor a împrumutat dela uscat concepţiunea de drept şi instituţiunile juridice respective.

Concepând mijlocul de a străbate Marea în folosul său exclusiv, i-a venit gândul şi gustul să o domine .

De aci concepţiunea anti-socială că Marea desparte popoarele, şi anti-juridică în domeniul public internaţional, că Marea se poate stăpâni.

Imprumutul acestor concepţiuni dela uscat şi impune-

rea lor cu forţa Mărei, a întârziat cu sute de veacuri mersul progresiv al umanităţei, şi a dat naştere la competiţiuni cari nu s'au putut stinge şi nu se vor termina, până ce realităţile de justiţie şi echitate pe cari le impune Marea, nu vor intra în spiritul tutulor raselor şi popoarelor.



Chiurasatul *Renown*.

Conceptul juridic maritim, născut din împrumutul institutelor juridice terestre şi transplantat relaţiunilor şi raporturilor comerciale maritime, n'a putut dăinui în forma şi fondul original, fără adoptarea situaţiunilor de fapt cauzate de domeniul maritim.

In adevăr, dreptul în sine nu face decât să reguleze şi să dea viaţă raporturilor sociale ale căror aplicaţiuni, întocmai ca şi politica şi economia suferă acţiunea Mărei. In conceptul social modern, Marea apropie continentele. Raporturile cari se nasc din această funcţiune eminamente socială a Mărei vor trebui să se adapteze esenţei sale de ordin universal.

Marea a surescitat şi resuscită dreptul maritim.

Dezvoltarea şi evoluţiunea dreptului şi legislaţiunei maritime este un fapt destul de tardiv în istoria lumei. Primele noţiuni juridice maritime au apărut în momentul conflictului asupra conceptului despre Mare şi utilitatea ei, unele neamuri servindu-se de dânsa ca sursă de aprovizionare, altele considerând-o ca proprietate exclusivă altele ca o barieră contra invaziunilor barbare.

Atitudinea statelor către dreptul şi jurisdicţiunea maritimă a evoluat pe baze diferite. Aceasta nu şi-a închegat unitatea sa în rosturile sale fundamentale.

Astfel, chestiunea principală a Libertăţei Mărilor şi legislaţiunea maritimă în timp de război, constitue încă o controversă în dreptul maritim.

Dreptul maritim cuprinde în sfera sa manifestările juridice create prin intermediul Mărei. Are un caracter fundamental internaţional şi se situază în dreptul ginţilor.

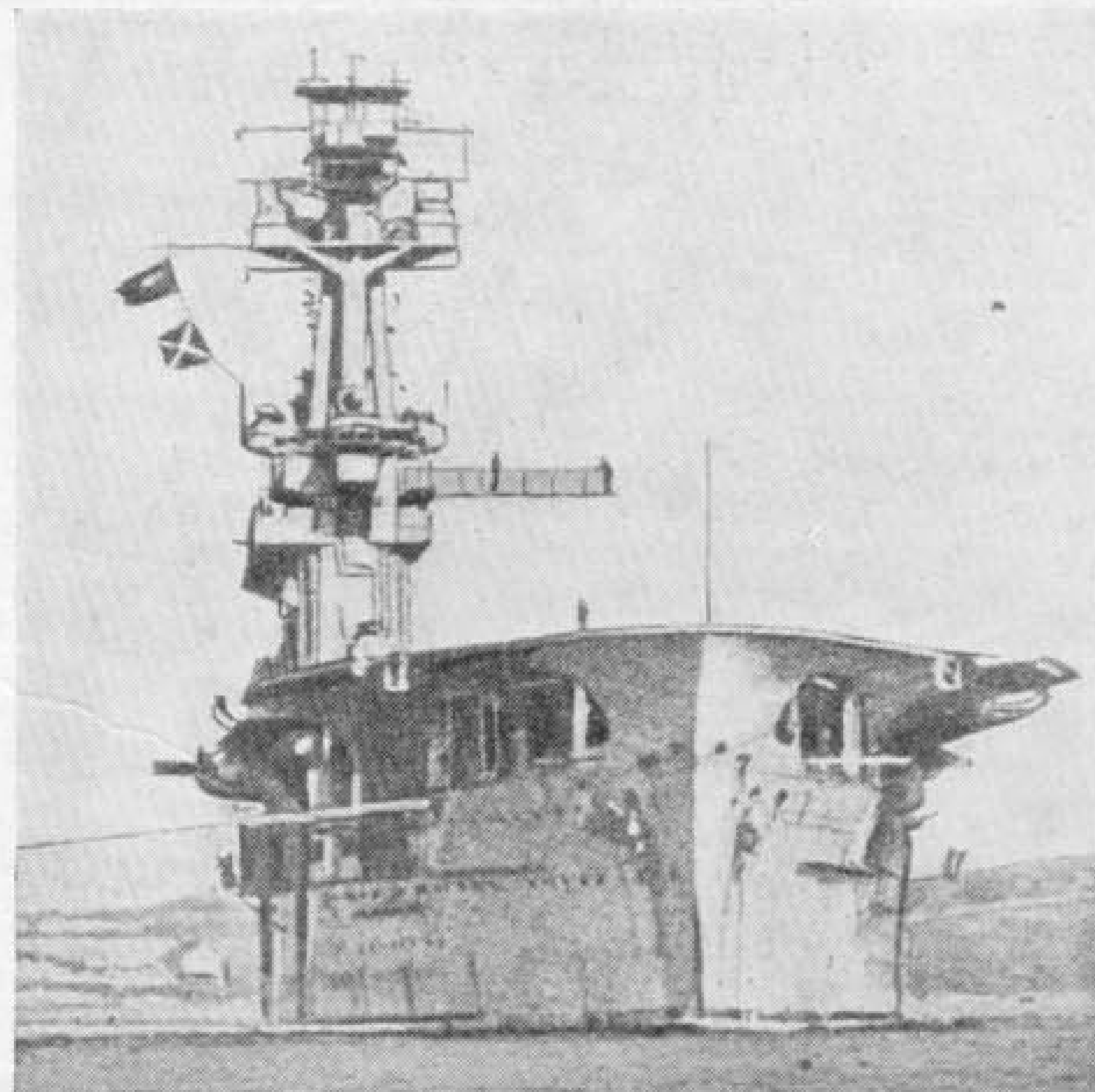
Din punct de vedere particularist se divide în drept maritim natural sau filozofic şi în dreptul maritim pozitiv. Acesta la rândul său este particular sau universal, cutumiar sau scris şi cuprinde ansamblul regulelor raportate timpului de pace sau război. El îşi trage izvoarele din principiile şi normele generale ale dreptului natural maritim, principii şi norme pe cari străduinţele omeneşti le descoperă şi le adaptează situaţiunilor şi raporturilor sociale.

Dreptul pozitiv este imaginea vieţei sociale, alta decât cea naturală. Pe când dreptul natural e permanent, dreptul pozitiv nu e decât o stare socială pasageră, susceptibil de influenţe şi adaptări ale mediului social.

Dreptul maritim pozitiv nu scapă acestor influenţe şi legi sociale. El este un produs social, care devine conştient prin solidaritatea nevoilor create de domeniul maritim. El se adaptează influenţat de natură care e perpetuă şi care cuprinde în ea principiile şi elementele fundamentale de a căror perfecţie caută să se apropie.

Cea mai mare parte a instituţiuniolr de drept maritim pozitiv sunt de dată recentă, afară de câteva cari au apărut din primele epoci ca aplicaţiuni ale transacţiunilor pe Mare.

Este cert că primele manifestări ale dreptului maritim îşi au origina în continuitatea instituţiunilor terestre. Din



Nava portavion *Eagle*.

cele mai vechi timpuri caravanele cari traversau deşerturile au simţit nevoia să sancţioneze uzurile privitoare la obligaţiunile şi drepturile celor ce acopereau marfa, apărând-o cu preţul vieţei lor şi celor cărora le aparţineau

bogăţiile transportate dealungul deşerturilor până la debuşeul lor.

Analogia în transporturile mercantile pe Mare e logică, condiţiunile de protecţiune pentru flotele comerciale erau asemănătoare cu ale caravanelor terestre.

Cele mai vechi obiceiuri în dreptul martim sunt cele referitoare la regulele asupra avariilor, contribuţiunilor şi aruncărei încărcăturei în Mare pentru salvarea navei şi personalului.

Totuşi, din cauza mediului marin, elementul cutumiar terestru a suferit o modificare esenţia ă. In adevăr îndată ce furtuna, abordajul sau alte cauze majore datorite naturei au intrat în joc, ameninţând soarta transportului, omul a simţit nevoia să arunce marfa şi încărcătura în Mare spre a salva echipajele şi nava dela o pieire sigură.

Este cea mai reală ilustraţiune a modului cum acţionează Marea şi cum conceptul de drept împrumutat dela uscat se adaptează influenţei elementului natural.

Aceste regule de drept maritim, sunt cunoscute sub numele de *Dreptul Rhodian*.

Abandonul mărfei şi încărcării nu se justifică în drept decât ca un determinat şi reactiv pentru salvarea vasului dela un pericol comun, fără de care cauză majoră nu se poate justifica echitabila contribuţiune a suportărei pagubei şi câştigului de către armator, proprietarul mărfei şi navei.

Acest exemplu caracteristic influenţei mărei asupra dreptului îl găsim şi în obiceiurile navigatorilor orientului asiatic, şi adevereşte că principiile mari sunt unitare şi în ştiinţa juridică.

„Communis periculi removendi cauza", abandonul navei şi asigurările le găsim şi la instituţiunile indiene şi malayeze în secolul al XII-lea, şi sunt identice cu dispoziţiunile Dreptului Maritim la Romani, care este reflectul dreptului cutumiar maritim Rhodian la baza căruia se găseşte influenţa civilizaţiei Feneciene. Cu drept spune d-l Ernest Nys : „L'Esprit de la Phenicie vit dans le droit commercial et dans le systeme Colonial du monde moderne. Le corp de la Phenicie vit dans les populations maritimes des côtes de la Mediterranéé".

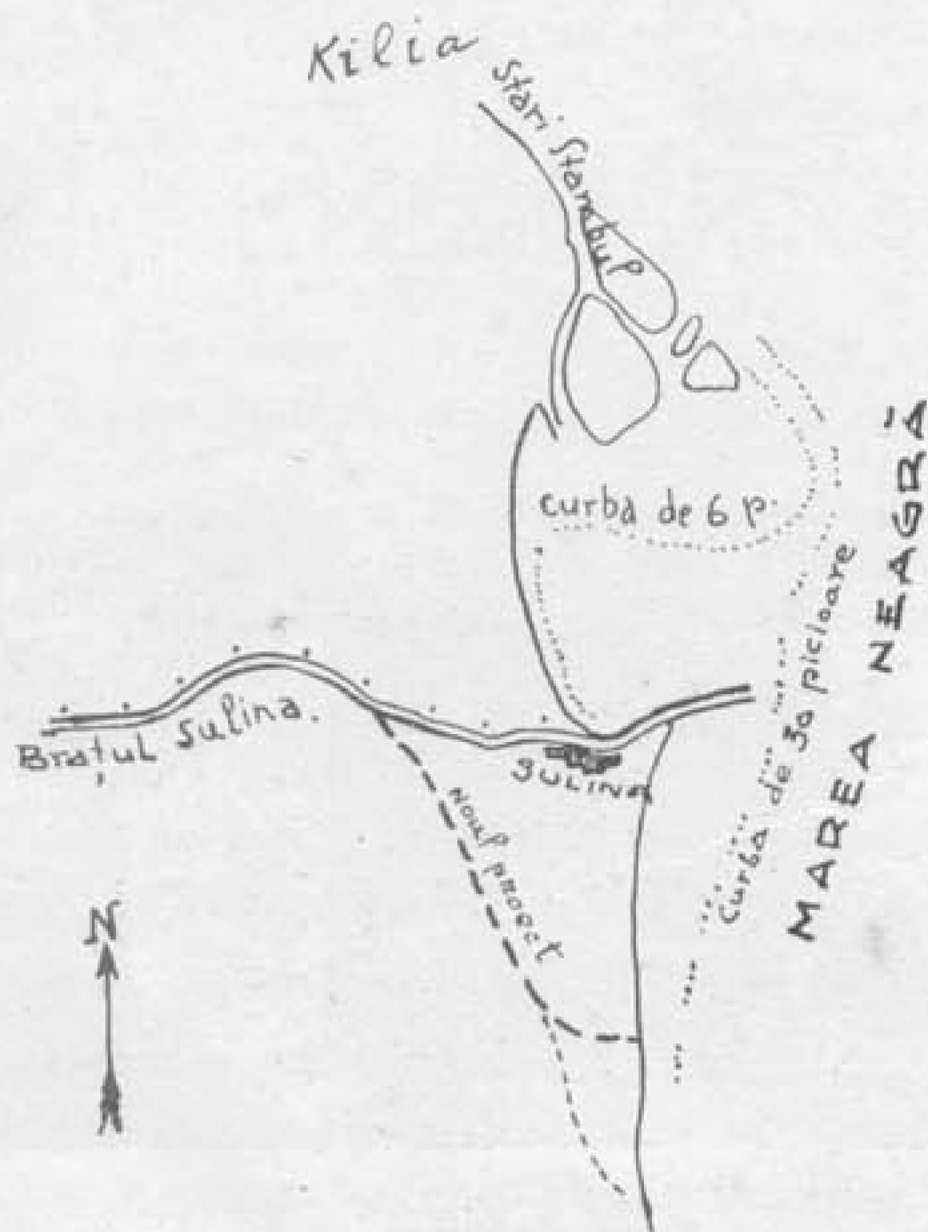
Secretul grandioaselor operaţiuni comerciale ale Fenicienilor consta nu numai în nativitatea calităţilor de navigaţie şi neîntrecuţi comercianţi, ci şi în faptul că dreptul cutumiar Fenician, produs al influenţei Mărei asupra transacţiunilor comerciale maritime, a ştiut să se adapteze realităţilor şi să fie transmis Grecilor şi Romanilor.

(Va urma)

Cpt. C-dor P. FUNDĂŢEANU

Proiect de lucrări noui la Gura Sulinei

Lucrările nouilor diguri la Sulina sunt ameninţate, aşa încât în circa cincisprezece ani, bancurile dela Stari Stambul pot împotmoli eventual gura Sulinei.



Stari Stambulul este braţul cel mai puternic al Deltei Kilia şi cel mai dinspre miază-zi. Orientarea lui este aproape Nord-Sud şi debitul puternic de apă şi nisip, constitue un pericol permanent pentru gura Sulinei, către care se întreaptă cu paşi repezi.

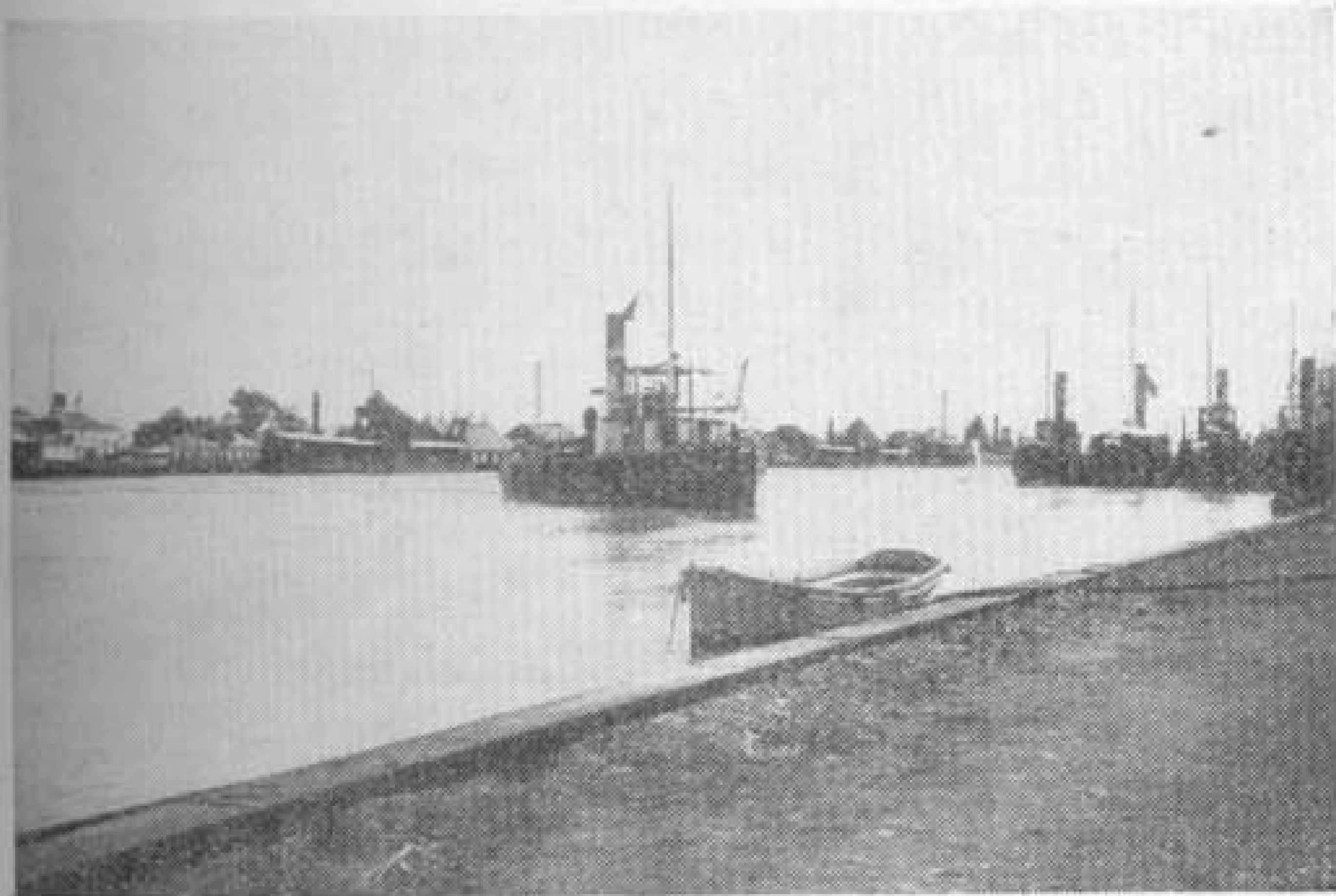
Fenomenele hidraulice nu se pot prevedea cu preciziune. Technicienii nu pot afirma cu exactitate ce s'ar întâmpla dacă s'ar prelungi digurile la Sulina cu încă două sau trei mile. Ar veni oare bancul Stari Stambul în spre larg, la orice distanţă? In acelaş chip, nu îndrăsnesc să abată prin lucrări apele Stari Stambulului pe alt braţ. Care va fi efectul din punctul de vedere al aluviunilor şi al inundărei eventuale al întregei regiuni ? Tatonările şi experienţa sunt călăuzele cele mai bune, în lucrările de apă şi nicăeri ca aci nu se aplică proverbul că prudenţa e mama înţelepciunei.

Comisiunea Europeană a Dunărei, care are menirea de a asigura navigabilitatea pe fluviu şi la gurile lui, este în situaţie delicată din multe puncte de vedere. Pericolul apropierei bancului Stari Stambul e iminent, fonduri nu sunt, lucrări hazardate nu poate încerca temându-se de rezultat, în inacţiune nu poate sta, căci aceasta ar echivala cu incapacitatea.

Inginerul şef a făcut propunerea de a tăia un canal care ar pleca dela mila 3,5 de pe braţul Sulina şi ar eşi la milla 5, la mare, la sud de Sulina. Propunerea are şanse de reuşită fiind moderată şi puţin costisitoare. Se fuge astfel spre sud, în o baie care s'a menţinut de zeci de ani, sau chiar s'a adâncit. S'au început studii, planuri, forage. Probabil că în Maiu 1932 se va cere şi avizul inginerilor consultanţi în această chestiune.

Pentru soluții mari nu sunt parale nici la stat, nici la Comisiune.

Nimic nu împiedică ca peste 40 sau 50 de ani să se creieze din acest canal o derivație care să meargă mai la Sud.



Portul Sulina

Cum în domeniul vorbelor nu se poate sta și nici bani nu sunt pentru lucrări mai mari, acest proiect are șanse de reușită, întrucât Comisiunea are și personal și materialul de dragaj necesar pentru realizarea lui.

A aplica acest proiect cu derivații, ecluze și anexe hazardate și costisitoare ar fi o greșală.

Avantajul acestui proiect este că se poate realiza cu mijloace mai reduse. El ar costa între 25 și 30 de milioane de lei aur, pe când lucrarea brațului Sf. Gheorghe ar putea costa de zece ori mai mult.

Este interesant de văzut la ce soluțiune se vor opri inginerii consultanți. Pericolul semnalat la început ar putea fi ocolit poate dacă s'ar abate apele Stari Stambului în mod progresiv. Este timp ca prin tatonări și studii continue timp de 5 la 8 ani, să se vadă ce efect are abaterea progresivă a apelor brațului Stari Stambul asupra avansărei bancului spre Sulina ca și asupra regiunei Kilia-Vâlcov. Până atunci digurile dela Sulina se vor prelungi tot mai mult.

Astăzi curba de șase picioare este la două mille la Nord de Sulina. Dacă în zece ani ajunge la o millă și în cincisprezece ani, prin abaterea Stari Stambulului, curba rămâne cam la aceeași distanță, iar digurile ar fi în acest interval prelungite încet, încet, până la o milă și jumătate spre larg, poate că regimul apelor și-ar găsi din nou un echilibru în acest interval de cincisprezece ani. Mărind debitul altor guri ale deltei Kilia nu este exclus să ne găsim în situația de acum 20 sau 30 de ani.

Se vor face studii și încercări. Bara la Sulina este încă foarte bună, dovadă că avem 25 de picioare adâncime. Pentru un debit ca acel al gurei Sulina și pentru o lărgime atât de redusă, niciodată nu vom putea aduce aci transatlantice. Dela corăbiile de 100 de tone de acum 75 ani, și cari totuși se puneau pe uscat, am ajuns astăzi la vase care încarcă 10.000 de tone, e destul. După cum la Porțile de Fer sau la Viena nu pot ajunge vase cu pescaj de 20 de picioare, tot așa pe Dunărea maritimă nu e nevoie de vase de 20.000 de tone. Portul nostru maritim Constanța nu le poate cuprinde, dece să cerem fluviului să le poată cuprinde ?

Ne fiind bani e probabil să ne oprim la păstrarea celor ce avem, încercând să ameliorăm situația, ținând pericolul la distanță. Alte generații cu resurse mai mari vor încerca soluții mai eroice. R. N.

SALONUL NAUTIC DIN PARIS

După saloanele oficiale de pictură, care sunt și cele mai vechi, după saloanele de automobile și aviație care au luat ființă după război, apare acum șase ani salonul nautic, un fel de expoziție anuală de bărci, șalupe, motoare și tot ce interesează activitatea și sporturile de apă.

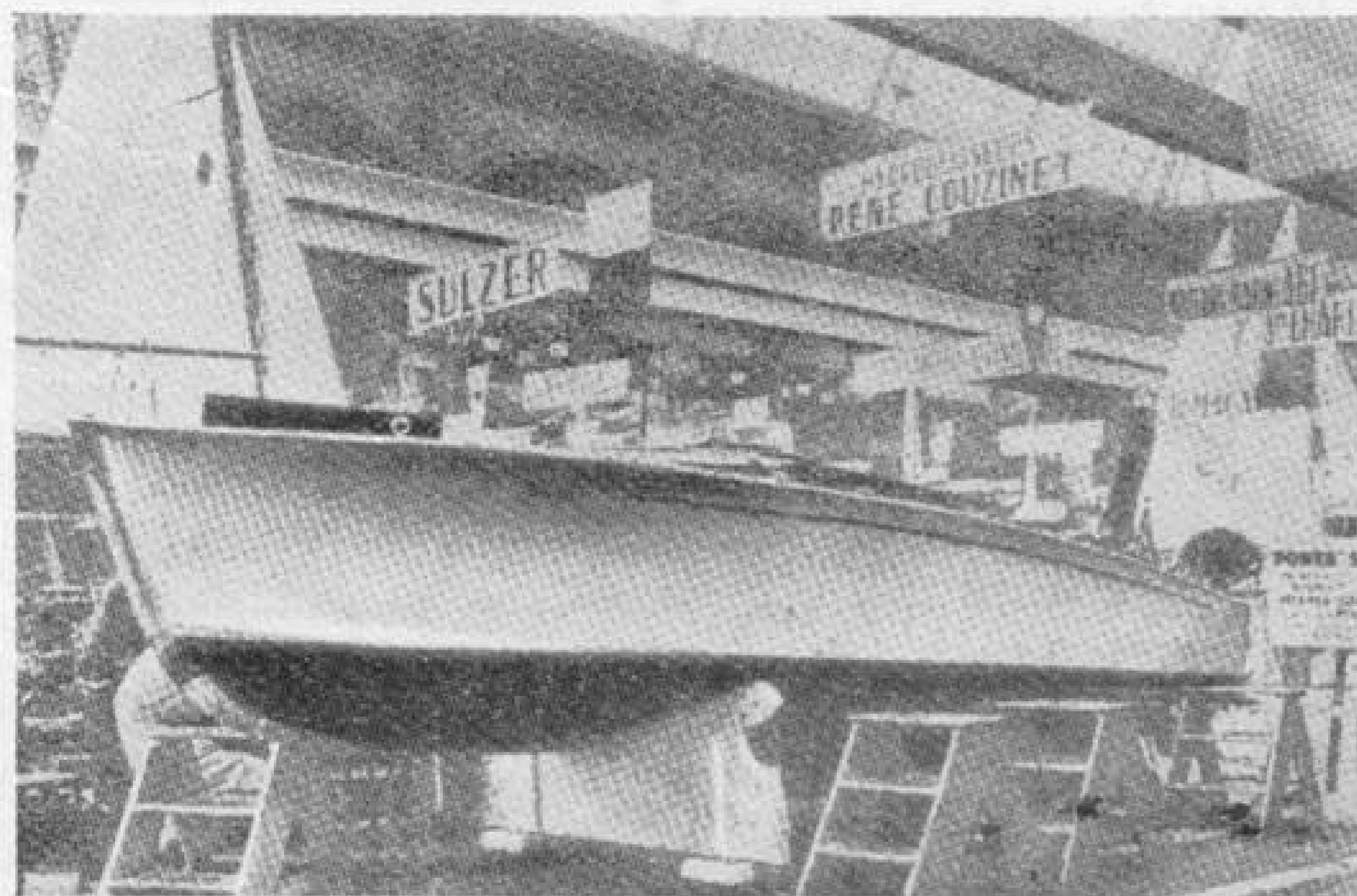
Inființarea lui nu este decât o nouă dovadă de desvoltare ce au luat aceste sporturi.

Acolo, între nenumăratele standuri ale expozanților, vom găsi dela yacht, barcă sau șalupă, până la farfuriile ce sunt proprii întrebuințării la bord, toate obiectele necesare acestui sport.

In afară de ambarcațiuni, motoare, greement și lucruri ce aparțin navigației, standuri speciale au expuse și colecționate lucrările literare recente marinărești, pictura marină și obiecte de artă cu subiecte de marină.

O lume și un aer de *mare* bate în saloanele dela *Grand Palais.*

In jurul podului Alexandru roesc de 6 ani la epoca salonului sute de tot felul de yachturi și bărcuțe. Mulți care până acum nu s'ar fi interesat de asemenea lucruri, astăzi împinși de curiozitate, mâine pentrucă vor găsi interesant, ajung să intre puțin câte puțin în misterele navigației, să câștige gust pentru un nou sport și să devie



Vedere dela Salon

nu numai proprietari de ambarcaţiuni şi navigatori amatori, ci însăşi adepţi ai ideei de marină şi susţinătorii marinei naţionale.

Cum altădată automobilele începeau să se înmulţească, să se înfrumuseţeze şi în acelaş timp să se eftenească, tot aşa au început să procedeze şi constructorii cu bărcile şi şalupele. Noutatea salonului din acest an o formează construcţia în serie de ambarcaţiuni metalice. Deocamdată aceste şalupe sau bărci sunt aduse din America şi numai transportul lor face 20% din preţ; când însă piesele demontate vor fi transportate şi montate în Europa cum se face cu automobilele de serie — lucrul se va schimba.

Avantajele micilor construcţii în metal sunt mari şi numeroase faţă de cele în lemn; etanşeitate, rezistenţă, o întreţinere mult mai uşoară, spaţiu liber mai mare etc.

Casele *Renault, Hill Deutz Ballot, Bolinder*, etc., expun noui tipuri de motoare adaptabile pentru marină.

Pentru a arăta mai bine cât de variate sunt lucrurile expuse e suficient să cităm câţiva expozanţi: Moteurs A. B. C., Camping-Sport, Orfèvrerie Cristofle, Vitrage Delca, Lefranc, Ministère de la Marine, etc.

Iată cum Salonul în afară de misiunea lui de a concentra totalitatea inovaţiilor în materie, în afară de faptul că oferă fiecărui constructor ocazia de a-şi pune în evidenţă opera lui, îndeplineşte un mare rol social, acela de a pregăti incontinuu spiritele cetăţenilor pentru susţinera şi desvoltarea marinei.

Poate cu timpul când sportul pe apă va lua şi la noi o desvoltare mai mare, adică atunci când vom putea în adevăr arăta marelui public că există şi în România un *yachting* — cum s'a botezat acest sport — să deschidem şi noi într'o zi un salon nautic — dar unde ?, căci Dâmboviţa e şi mică şi murdară !

Ar fi un singur răspuns: pe malul unuia din lacurile amenajate din preajma Capitalei — dacă nu chiar în Constanţa, la mare.

D. S.

DIN ENCICLOPEDIA MĂREI [1])

— POVESTEA NAVIGAŢIEI —

«Pe drumul albastru au venit minunile vieţei».

Blasco Ibanez

INCEPUTURILE NAVIGAŢIEI. Acum 50.000 de ani conturul Europei şi al Asiei Occidentale nu semăna cu cel de astăzi. La Vest şi la Nord, întinderi mari cari acum sunt acoperit de apele Atlanticului, erau atunci pământ uscat. Marea Irlandei şi Marea Nordului erau nişte văi pe unde curgeau râuri. Nordul continentului era acoperit de ghiaţă, cum e acum în insula Groenlanda.

Mediterana era o vale mai joasă decât nivelul general al continentului, şi era formată din două mări separate între ele şi şi fără comunicaţie cu Oceanul. Sahara nu era cum e acum un deşert de stânci şi de nisip, ci o regiune fertilă şi bine udată. Partea orientală a mărei Mediteraniene avea mai multă apă dulce decât sărată, căci era alimentată de Nil, şi de râul care curgea unde e acum Marea Adriatică precum şi de râul a cărui vale este acum Marea Roşie; asemenea şi de râurile, în ale căror văi sunt apele mărei din Arhipelagul grecesc.

Cantitatea de apă care se evapora era mai mare decât apa pe care o primia din râuri şi nivelul ei scădea cu încetul.

Şi astăzi Mediterana e o mare ale cărei ape se evaporează în cantitate mai mare decât cele primite dela râurile ei.

De n'ar fi acum curentul de apă din Ocean şi cel din Marea Neagră, mare care primeşte mai multă apă decât evaporează, nivelul mărei Mediterane s'ar scobori sub nivelul oceanului, cum s'a scoborît nivelul mărei Caspice şi al mărei Moarte, cari sunt azi mări închise. Umplerea Mediteranei cu apa din Ocean, care i-a dat forma ac-



Europa şi Asia Occidentală acum 50.000 de ani.

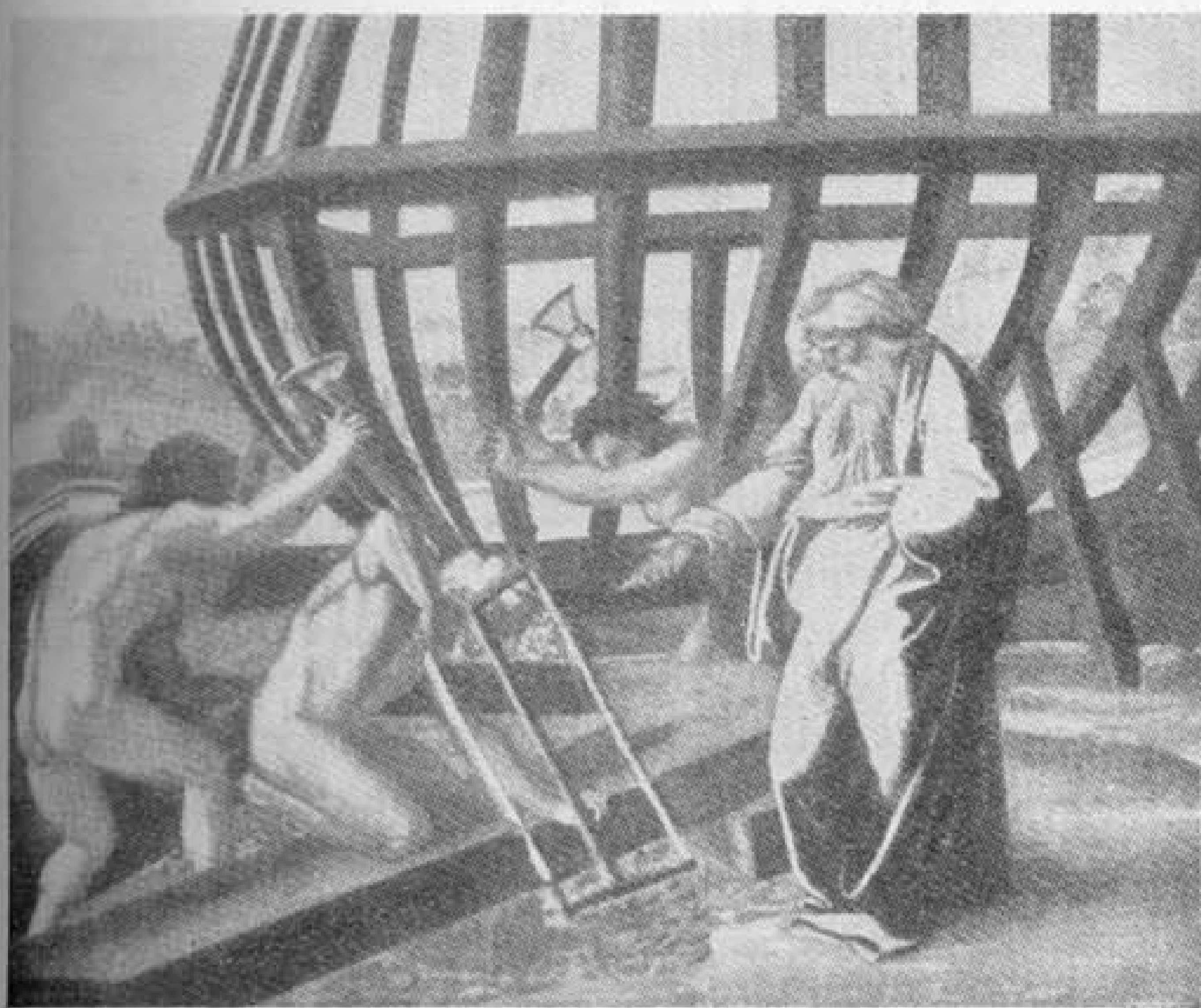
tuală, a avut loc probabil cam între ani 30.000 şi 10.000 înainte de Christos. Primii locuitori aflaţi pe marginea lacului Oriental, trebuie să fi fost surprinşi de creşterea nivelului lacului: mulţi s'au înecat, iar apele crescânde au fugărit pe ceila'ţi până în marginele actuale ale mărei Mediterane. E probabil că *Istoria Potopului din Biblie*, nu e decât această revărsare a oceanului, în cele două

[1]) In planurile noastre de viitor avem în vedere şi întocmirea unei lucrări instructive de iniţiere maritimă, un fel de *Enciclopedie a Mărei*, scrisă pe înţelesul tuturor. Deocamdată începem sub această formă servindu-ne de un bogat material întocmit de D. C. Amiral *C. Bulholtzer*, care — lucru rar — om de ştiinţă positivă are şi un deosebit talent de popularizare. Prin cărţile sale bine cunoscute: „Ce-i marea“, „Radio“ „Telegrafia fără fir“ a reuşit să redea cele mai subtile chestiuni într'o formă uşoară, agreabilă, c'o admirabilă claritate.

mări închise ale Mediteranei. Legenda corăbiei lui Noe, ne arată că pe lacurile Mediteranei, se găseau nave plutind pe acea vreme, și unii locuitori au scăpat prin ajutorul lor de revărsarea oceanului în lacurile mărei Mediterane.

CELE DINTÂI NAVE au fost de sigur construite de oamenii cari locuiau pe malurile râurilor și lacurilor.

La început navele erau făcute din arbori sau lemne plutitoare, cari ajutau pe oameni să înoate. Pe urmă acești arbori fură scobiți; iar când oamenii începură să aibă uneltele necesare, construiră navele din bucăți unite în mod grosolan. In Egipt și Mesopotamia se construiau nave din nuele, *„călăfătuite"* sau implute în golurile de împletire cu bitum. In acest fel a fost lucrat și coșul în care Moise a fost pus de maică-sa și aruncat pe Nil. In alte construcții, nuelele erau acoperite cu piele de bou. Felul acesta se întrebuințează și azi pe coasta Irlandei,



Construcția «Arcei lui Noe».

unde se găsesc animale multe și arbori puțini. Pe Eufrat de asemeni se întrebuințează și astăzi acest fel de bărci. In valea acestui fluviu, nava a fost instrumentul principal de comunicații, și probabil că tot de aici oamenii s'au aventurat pe mare pentru întâia oară. Tot așa, este probabil că cele dintâi porniri în largul mărei au fost pentru pescuit.

Navele brăzdau lacul Levantin (de răsărit) al actualei Mediterane, înainte ca marea aceasta să fi fost în comunicare cu oceanul. Bărci și nave plutiau pe Tigru și Eufrat cu 7.000 de ani înainte de Christos, când aceste râuri aveau guri diferite, prin cari se vărsau în Golful Persic. Cetatea Eridu, dela marginea Golfului Persic, care acum e la 230 klm. de țărm, a avut flotă pe mare. Sunt probe evidente de o viață maritimă intensă, în extremitatea orientală a mărei Mediterane acum 6.000 de ani, cu nave mari cari puteau transporta chiar elefanți. Marinarii din cele dintâi timpuri ale navigației, trebuie să-și fi dat seama din vreme, de ușurința și libertatea, pe care o permite apa pentru transporturi. Ei puteau să ajungă în insule, și nici-un rege dela uscat, care nu avea nave la dispoziția sa, nu putea să-i ajungă. Pe nava sa, căpitanul era rege. Marinarii și-au făcut în curând adă-



Piroge.

posturi în insule și pe capurile fortificate. Aici au instalat porturi și au urmat pescuitul. Aventurarea mai departe pe mări a avut de scop mai mult *„pirateria"*, sau luarea bogățiilor altora de pe țărmuri sau dela alte nave.

Prin faptul că întâiele navigații pe mări s'au desvoltat în basinul oriental al Mediteranei, în Marea Roșie și în golful Persic, unde apele sunt relativ liniștite și vânturile mai rare, navele aveau *rame* (lopeți, vâsle). Numai în ultimele patru secole ale civilizației, între anii 1400 și 1800 după Christos, s'au părăsit *ramele*, iar velele (pânzele) au luat desvoltarea necesară, căci navigația pe oceane a impus această schimbare.

In Mediterana, *ramele* au fost instrumentul principal în navigație. Iar construcțiile s'au făcut în așa fel, încât trebuia să se scoată maximum de profit din rame. Cât timp popoarele Europei erau sub dominația Orientalilor, popoarele din Nord urmau exemplul lor, având navele cu rame, deși vânturile le-ar fi permis întrebuințarea pân-



Nava Egipteană.

zelor. Fenicienii, popor de rasă semitică, creiară în orientul Mediteranei cetățile maritime Acre, Tir, Sidon și împinseră navigația pe coasta Africei, unde fundară Cartagena și Utica. Navele feniciene brăzdau Mediterana încă din anul 2.000 înainte de Christos. Fenicienii au fost înlocuiți mai târziu, pe mare, de Grecii republicilor

C. Amiral C. BUCHOLTZER

Glume

Nici o meserie nu are un caracter mai internaţional ca marina. Iată o dovadă găsită într'o revistă străină:

Un vas, fiind prins făcând contrabandă, a fost anchetat de autorităţile maritime, care din cercetările făcute constată:

— La interogatoriu secundului, care este veritabilul comandant al acestui vas şi care vorbeşte corect franţuzeşte, s'a dovedit că el este sârb, născut în Muntenegru, crescut în Germania, fost ofiţer în marina turcă, naturalizat argentinian. Declară că din iubire pentru Franţa, şi-a oferit serviciile la o casă spaniolă pentru a lua comanda unui bastiment Grec. Nu a fost posibil a i-se scoate nici o altă declaraţie, decât numai protestări solemne de credinţă, de onoare, şi de respect către drapelul vasului său...



Pipele

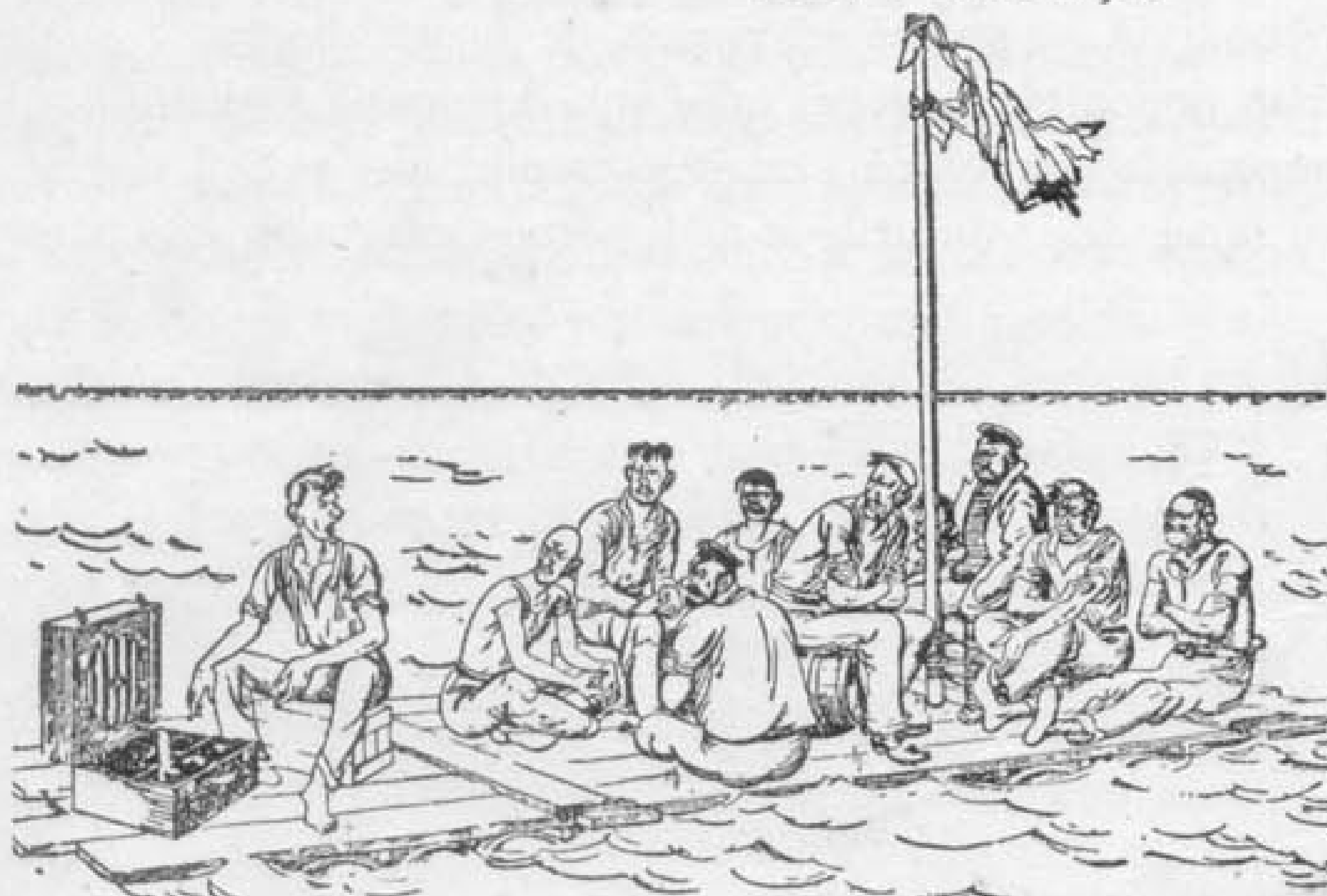
Cabine mea ornată e cu pipe,
Ce toate sunt cu nume incrustate;
Cu nume scumpe, dar acum uitate...
(Amoruri mari, mai mici, sau chiar de clipe).

Adeseori fiori de voluptate,
Când le privesc, încep să se 'nfiripe
Şi par'c'aud cum toate 'ncep să ţipe
Ca 'ntr'un harem sunt astăzi adunate...

Din câte am, doar' una-i „favorită".
Ea reprezintă ultima-mi iubită...
Din ea îmi place ca să sorb otravă.

Şi să o simt cum arde de... mânie,
Căci, vezi, pesemne, biata pipă ştie
Că, din sultană, va ajunge sclavă!

ION PLUTAŞU



Radio în ajutorul naufragiaţilor

Naufragiaţi pe o plută în largul mării. Unica consolare e aparatul de radio, la care nemâncaţii de trei zile aud:

— Aţi gustat muştarul „Flora". E delicios! Deschide pofta de mâncare.

(Excelsior)

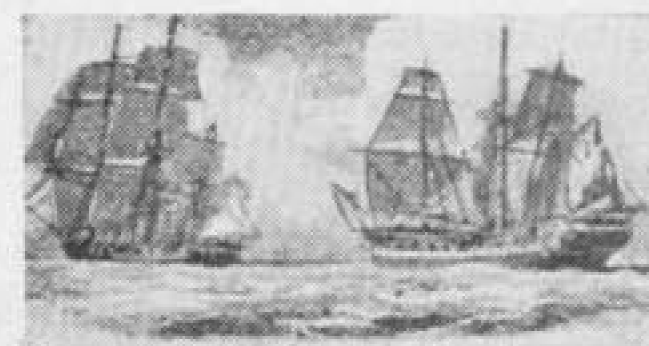
LITERATURĂ



Răsărit...

Doarme, calm, ca pe o hartă,
Balcicul, — şi 'n umbra pală,
marea, jos, abia suspină,
când sub boarea matinală,
doar cascadele se ceartă
în surdină...
Pe vapor, sun' o siflie
un semnal prelung şi tace,
dar ecoul îi reface
notele, pe altă cheie...
Noaptea îşi târăşte sacra
mantie, pe reliefuri,
rupe-un văl de pe Kaliacra,
dinspre Varna rupe două
şi din tainice gherghefuri
cerne
boabe mici de rouă...
Ca în orişice pasteluri,
astrul zilelor răsare
mândru, înfocat şi mare —
şi din sfera lui divină
lasă, galanton, lumină,
pe-ale umbrelor cerneluri...
De odat' tresare firea...
Sus, în mahalaua turcă,
doi măgari cam au de furcă...
Un matroz, pe vas, de veghe,
— depărtare de o leghe —
le recepţionează ştirea,
frământându-şi ochii roşi:
— Aiurusum, bre, cocoşi!...

Dom' Maistăr



TRIBUTUL MĂRII!

24 Decembrie 192...
Ora 4 p. m.
Orizont întunecat.

Ne aflăm la . . . . — Dracu știe unde ne aflăm, și Căpitanul trânti tocul peste jurnalul de bord, în care pentru prima oară după 20 de ani de navigație, nu putea scrie locul în care se afla. Trăgându-și șapca pe ochi, eși afară din camera hărților. O răsbufnire de vânt, îl țintui de copastie, gata să-l trântească de pe puntea de comandă. Cu mâna încleștată de marginea balustradei, se fixă apoi bine cu picioarele pe punte și privi întrebător la secundul care scruta zarea posomorât.

— Nimic domnule căpitan, nimic. Cuvintele erau smulse de vânt ajungând frânturi la urechile comandantului... Da... da... Nimic, de 3 zile nu auzea decât acest cuvânt anchilozat de șueratul vântului și acum, mai mult ca oricând îi pătrundea înțelesul. Câte nu prevestea acest nimic. Foamea, frigul, agonia chinuitoare a unor ființe, care nu mai putea spera niciun ajutor dela semenii lor. Când pornise din Constantinopol spre țară, nu făcuse provizii de alimente, avea la bord hrană pe 3 zile pentru intreg echipagiu. Doar făcuse acest drum de zeci de ori și niciodată valurile Mării Negre nu-l oprise în drum și acum, după ce trecuse mai mult de jumătate din cale, când era aproape convins că a ajuns, iată-l împins înapoi, rătăcind pe mare în voia valurilor, neputând nici măcar să întoarcă pentru aș căuta un adăpost. S'ar fi lipsit de mulțumirea de aș vedea copii jucând împrejurul pomului de Crăciun, bucurându-se de darurile aduse de tăticu din țara negrilor, dar nu putea întoarce, trebuia să țină piept valuri or, pentru a salva viața oamenilor săi — și ca împins de un resort, Căpitanul, se repezi la portavoce, chemând atențiunea mecanicilor. Comanda sună răgușit prin tubul acustic.

— Toată forța înainte... Dați maximum de viteză.

Jos mecanicul de serviciu, după primirea comenzii, rămase un moment nehotărât, apoi se îndreptă spre ușa care ducea în sala cazanelor. Se uită la manometru... 13 gr. Ridicați presiunea la 15. Mai mult nu se putea. Cunoștea îndeajuns limita de rezistență a căldărilor, ar fi insemnat să-și grăbească sfârșitul printr'o explozie.

— Ați auzit băeți ? Nici-o linie mai sus de 15. Ștergându-și fruntea brobonată de sudoare, se rezemă de bara de apărare, privind fără să înțeleagă la axul helicei, care se pierdea învârtindu-se în semiobscuritatea ce domnea în tunel.

Șueratul porta-vocii îl trezi din prostația în care căzuse, se apropie răspunzând semnalului... Da... ...Cum ?... Cărbuni ? ? — După o scurtă reflecție mecanicul răspunse :
— Mai avem pentru 24 ore, ba nu, pentru 20... S'a mărit viteza... așa că, înțelegeți puțină economie... Nu ?... Bine.

Sus la comandă, Căpitanul murmura, Economie... Nu... nu trebuia făcută nici-o rezervă. Va da ordin să ardă totul : Cabine, Bigi, Bucaporți, absolut totul de va fi nevoie, dar trebuia să lupte. Și ecoul gândurilor sale se prezenta sub forma deslănțuirei elementelor. Furtună în sufletul Căpitanului, furtună pe mare.

Valuri uriașe, mânate de furia vântului, se năpusteau cu izbituri surde în coastele vaporului. Urletele mării, se împleteau cu scârțâitul fierăriilor de pe vapor într'o tânguire prelungă.

Prin mărirea vitezei, prova îmbarca apă. Munți întregi, treceau pe deasupra vinciurilor, oprindu-se în cabinele de sub puntea de comandă. Simțeai cum vaporul, întâmpinând obstacolul, se oprea scurt pentru câteva clipe, apoi încălecând primul val, rămânea cu toată prova suspendată în bătaia vântului, deasupra prăpastiei, în care se avânta în clipa următoare. De fiecare dată aveai viziunea tabloului înspăimântător, că te coborai în adânc, fără a putea reveni la suprafață. Un gol stăruitor în stomac, îți dădea o greață de nesuferit. Te simțeai ușor și trebuia să te agăți cu mâinile de ceva, pentru a nu rămâne în vid. Aceasta dura o clipă sau o veșnicie, nu puteai măsura timpul, judecata se oprea, o așteptare chinuitoare, vecină cu nebunia, punea stăpânire pe simțurile tuturora. Iar când vasul atingea fundul prăpastiei, simțeai cum greutatea corpului, dublată prin cădere, nu mai putea fi susținută de încheeturile picioarelor, genuchii se îndoiau și din nou trebuia să te agăți cu mâinile, de astă dată pentru a nu aluneca jos. In acel moment, ochii se îndreptau instinctiv asupra provei, deasupra căreia se ridica cu sute și mii de creste munte e de apă. O izbitură surdă ce cutremura totul și nu mai zăreai decât un clocot fosforescent, jucând în mod îngrozitor. Apoi, încet, gemând și tremurând, ca un animal rănit, vaporul se ridica plin de apă, arătându-și formele întunecoase conturate de albeața spumoasă a valului sfărâmat.

S'ar fi zis, că în noaptea aceea de Crăciun, doi monștrii din Apocalips se luptau pe viață și moarte, cu furia desnădejdei.

Marinarii, cu fețele livide se ghemuiseră deasupra luminatorului dela coș. Nu mai vorbea nimeni. Doar asistentul, un mic marinar, se frământa neliniștit. Să se ducă? sau nu ! Da. Trebuia să se ducă. Și încet, cu băgare de seamă, pentru a nu deștepta atențiunea celorlalți, se furișe pe galeria bărcilor.

„Doamne Dumnezeule ajută-mi", șopti el și încălecând balustrada sări jos pe covertă, repezindu-se prin șuvoaiele de apă spre scara catargului. Urcă cu repeziciune câteva trepte. Un val năpraznic îl sili să se cramponeze de sart. A trecut. Ud până la piele, luptându-se cu vântul care căuta să-l zmulgă, se urca treaptă cu treaptă.

Frigul îl pătrunsese până la oase. Cu membrele amorţite, asistentul se căţără până sus în gabie. Aci cuprinzând cu dreapta catargul, încercă cu stânga să-şi apere faţa de tăria vântului în timp ce cu ochii sfredelea întunericul... Colo... O lumină.. Şi întinse braţul, ca pentru a o fixa în spaţiu. Dar în momentul următor rămase împietrit. Cu ochii măriţi căuta să prindă raza de lumină care nu mai sclipea. Să fi fost numai o părere ?! Numai o iluzie a creerului său zdruncinat ? — Ba nu. Lumina a apărut din nou, a văzut-o bine, nu mai încăpea nici-o îndoială. Şi plin de bucurie strigă din vârful catargului : *Farul... se vede Farul !*

— Farul ?... Unde ?!... Pe punte se produse învălmăşală. Fiecare căuta să-l vadă. Intrebările se încrucişeau dela un capăt la celălalt.

— Cine l'a văzut ?... Unde este ?... Ce far ?...

— La stânga... La stânga... Drept la jumătatea vaporului, veni lămurirea din întunericul nopţei.

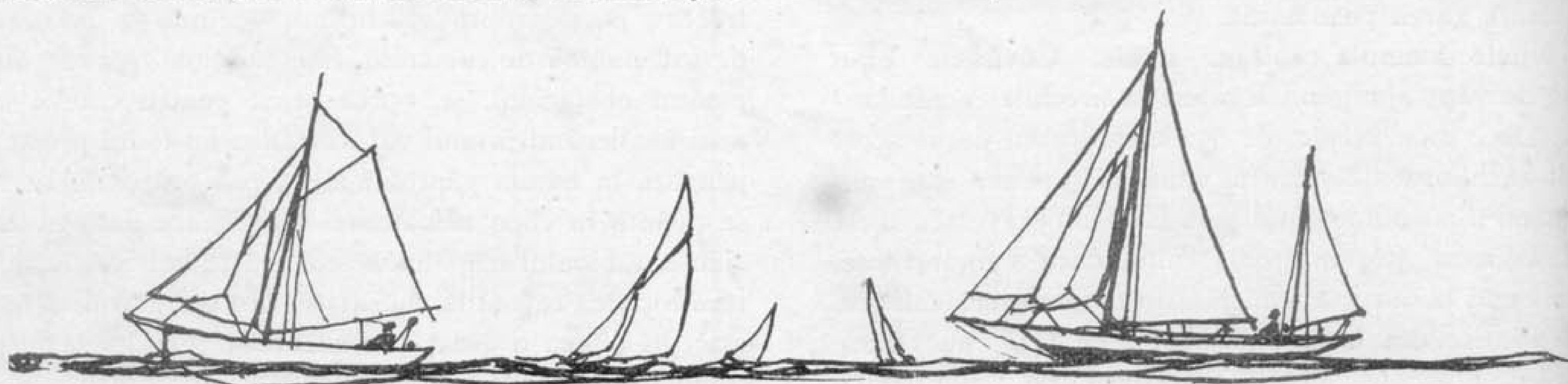
Căpitanului nu-i venea să creadă... Cum ? ! ! La stânga ? ? Aşadar trecuse de el... Şi acolo... înainte.. moartea pândea printre stâncile dela......

Ca un fulger, se întoarse către timonier. Banda Tribord.

Lanţul cârmei hurui prelung. Şi în timp ce vaporul balansând îşi schimba direcţia ; Micul Marinar, cu trupul înţepenit de frig, ne mai putând rezista zguduiturilor, se rostogoli din vârful catargului în întuneric.

Marea îşi luase tributul.

SPRING.



CRONICA

Marina Yougoslavă

Modernizarea porturilor, şantierelor, desvoltarea turismului

Portul Susak. — Este portul Yugoslav cel mai în Nord şi vecin cu portul italian Fiume având o poziţie avantagioasă şi cu un hinterland destul de ridicat. Are o adâncime până la 10 metri, şi prin el se exportează produsele agricole şi lemne. Din cauza situaţiunei lui va atrage tot transitul jugoslav, şi de aceea statul caută să-l modernizeze. Acest port împreună cu porturile vecine Bakar şi mai ales portul Martinscia, care este în spatele lui, va deveni un mănunchiu de porturi, cari vor putea depozita mari cantităţi de lemne, cereale şi alte mărfuri. Amenajarea şi modernizarea acestor porturi, cu linii ferate între ele va costa peste 80.000.000 dinari şi vor putea manipula anual un milion de tone de mărfuri. Va avea o administraţie autonomă şi va fi legat cu linii de vapoare regulate pentru toate direcţiile, inclusiv New-York, Rio de Janeiro, Buenos-Ayres, etc. Acest port va deservi, din cauza situaţiunei lui şi o parte din tranzitul statelor din Europa Centrală mai ales Cehoslovaciei, în detrimentul porturilor Trieste şi Fiume care aveau până acum monopolul tranzitului pentru ţările din Europa Centrală.

Asemenea se modernizează şi porturile Spalato şi Gravosa, însă îmi lipsesc detalii pe cari le voi da ulterior.

Şantierele Navale din porturile Dalmaţiene. — Inainte de război în porturile dalmaţiene, cari azi aparţin Jugoslaviei se găseau mai multe şantiere Austriace şi Ungare. In timpul războiului s'au mărit, devenind adevărate arsenale, însă după război a trebuit să fie închise, fiindcă şantierele din Triest, Monfalcone, Veneţia, etc., având la dispoziţie bani din partea Statului Italian şi făcând diverse înlesniri de plată şi preţuri mici, au acaparat construcţiunile de vase comerciale şi de război precum şi reparaţiunile vaselor a mai multor state. Din cauza înlesnirilor şi a apropierei, erau atrase acolo şi vasele jugoslave pentru reparaţiunile lor anuale şi desigur că acest lucru nu putea fi pe placul armatorilor şi statului jugoslav.

De aceia după atâţia ani de neactivitate, pe când multe alte şantiere închid porţile lor din cauza crizei mondiale, statul jugoslav s'a gândit să refacă industria naţională a fierului şi a construcţiilor navale, industrii strâns legate cu industria armamentelor, pentru a servi nu numai construcţia şi repararea vaselor comerciale, dar şi pentru flota lui de război, pe care desigur, paralel cu cea comercială, o modernizează şi o măreşte cu noi unităţi în fiecare an. Ministrul de Comerţ şi de Industrie, a avut în luna Iunie mai multe întrevederi şi consfătuiri cu specialişti şi cei interesaţi în aceste două industrii, şi a reuşit să asigure pentru aceste industrii concursul francezilor şi englezilor. Pentru a încuraja industria construcţiilor navale guvernul jugoslav acordă şantierelor navale subvenţiuni destul de importante, pe o perioadă de 20 ani, obligând şantierele să construiască vase noi până la 15.000 tone gross anual, adică în total se vor construi vase de 300.000 tone gross. Aceste subvenţiuni sunt egale pentru şantierele din litoralul Jugoslaviei şi pentru orice tip de vas comercial, poştal sau de război cu o capacitate minimă de 50 tone gross. Se acordă subvenţiuni şi pentru maşinile acestor vase cu obligaţia că aceste maşini să fie construite pe pământul Jugoslaviei.

Orice material sau combustibil importat din străinătate pentru aceste şantiere, nu va plăti nici-o taxă de import, iar c. f. jugoslave, vor face tarife speciale pentru orice material sau materie primă. Dar guvernul jugoslav a întins sacrificiile sale şi mai departe. Pe o perioadă de 20 ani sunt scutite de orice impozit sau taxe către stat, şantierele şi noile vase ce vor fi construite. Pentru acest din urmă gest al guvernului jugoslav voi reveni şi voi arăta necesitatea că această scutire trebuie să vie şi la noi cât mai curând posibil.

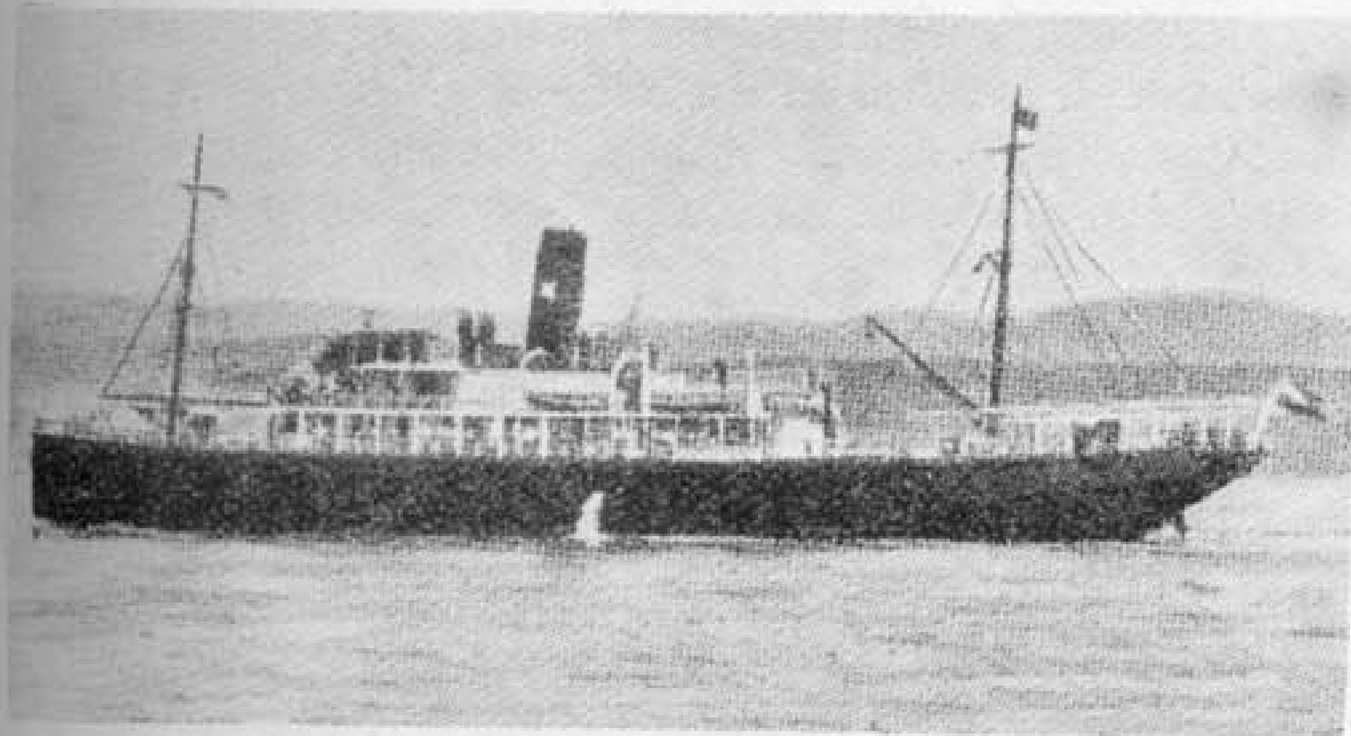
Sumele ce plăteşte statul ca subvenţiuni sunt următoarele : 600 de dinari de fiecare tonă gross pentru orice vas de fier sau oţel şi 120 dinari de fiecare 100 kgr. greutate pentru maşinile lor, 210 dinari

pentru vase cu vele şi 150 dinari pentru vase cu lemn cu sau fără maşină. Toate aceste subvenţiuni sunt acordate cu condiţia ca 50 a sută din materialul întrebuinţat să fie făcut de industriile din ţară, şi dacă materialul întrebuinţat, va fi mai mult de 50% de fabricaţiune indigenă, subvenţia se va mări cu circa 10% peste cotele de mai sus.

S'a creiat la Spalato un oficiu special, paentru a supraveghia şi controla toate construcţiunile navale precum şi pentru orice permis de import ce va fi necesar.

In urma acestor subvenţiuni s'a format la Belgrad *„Societatea Jugoslavă pentru construcţiuni şi repararea vapoarelor"* cu un capital de 6.000.000 dinari şi care societate a luat deja în primire fostul şantier naval austriac „Marjan" din Spalato. Această societate va conlucra cu societatea franceză *„Ateliers et chantiers de Loire"*, care va reface, mări şi moderniza şantierul Marjan în scurt timp pentru a putea începe construcţiunile şi repararea vaselor.

Asemenea şi casa engleză *„Yarrow" & Co. Ltd"* din Glascow a luat în primire şantierul *„Kraleijevice"* de lângă Fiume tot pentru construcţiuni şi reparaţiuni. Acest din urmă şantier se zice că a fost construit acum 100 de ani de englezi.



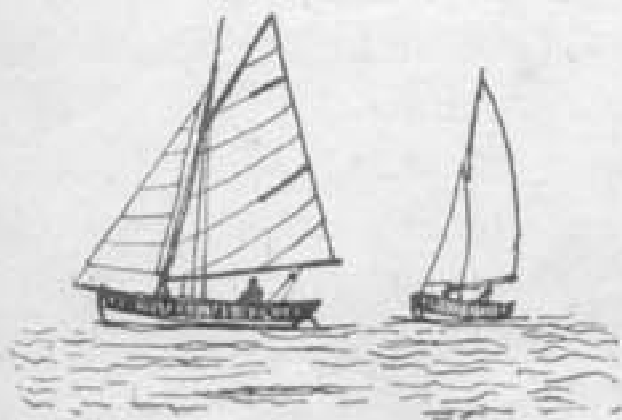
Pachebot Jugoslav

Printre aceste măsuri şi sacrificii, vecina noastră Jugoslavia în scurt timp va redeschide şantierele sale şi cu ajutorul technicienilor streini şi a capitalului străin va fi scutită în viitor să mai recurgă la şantiere streine pentru construcţia şi repararea vaselor sale comerciale şi de război.

Astfel procedează statele pentru punerea în valoare a tuturor industriilor lor şi în special pentru industriile lor maritime care totdeauna au fost şi sunt unice şi cele mai bune resurse de venituri pentru mai multe state mici şi mari din Europa şi alte Continente.

Turismul. — După cum se ştie coastele Dalmaţiene sunt foarte frumoase şi pitoreşti şi atrag vizita multor excursionişti în tot timpul anului. Statul jugoslav nu a neglijat să exploateze nici această sursă naturală şi pentru acest scop au fost construite mai multe hoteluri speciale în porturi Dalmatine. Acum în urmă faţă de numărul mare al excursioniştilor, a fost cumpărat un mare vapor en glez de 17.000 tone deplasament şi cu multe locuri de pasageri dându-i numele de „Kralitza Marija", botezat de însăşi Regina Maria. In afară de această mare unitate care va face excursiuni în toată Mediterana, societăţile jugoslave mai dispun şi de alte unităţi mai mici foarte luxoase şi noi, pentru excursiuni pe Adriatica şi Levant, vase ce au peste 18 noduri viteza, ca *„Prestolonasljednik Petar"* lansat anul acesta în Anglia, iar acum în urmă au fost comandate şi alte vase cu o viteză de 20 noduri.

S. VAGLIANATOS



Situaţia flotei comerciale maritime române faţă de flota mondială

Studiând situaţia flotei comerciale maritime mondiale, pe anul 1931, redată în următorul tablou, întocmit după datele lui „Lloyd's

Clasificaţia	TARA	Numărul vapoarelor	Tonajul brut	Coeficient din tonaj mondial
1	Anglia	9.940	23.127.316	33,924
2	Statele Unite	3.386	12.802.252	18,912
3	Japonia	1.969	4,276.314	6,273
4	Germania	2.151	4.226.052	6,199
5	Norvegia	1.981	4.061.629	5,958
6	Franţa	1,521	3.513 179	5,153
7	Italia	1.101	3.273.525	4,802
8	Olanda	1.410	3.111.357	4.564
9	Suedia	1.339	1.678.776	2,462
10	Grecia	569	1.460.094	2,142
11	Spania	771	1.211.817	1,777
12	Danemarca	677	1,133.201	1.662
13	Rusia Sovietică . . .	383	600.836	0,891
14	Belgia	234	542.432	0,796
15	Brazilia	297	493.943	0,724
16	Jugoslavia	180	361.365	0,5[illegible]0
17	China	229	331.849	0,487
18	Argentina	299	303.338	0,445
19	Portugalia	176	254.258	0,373
20	Finlanda	223	244.357	0,359
21	Letonia	117	205.102	0,301
22	Polonia	41	204.726	0,301
23	Chili	113	180.115	0,264
24	Turcia	190	179.286	0 203
25	Diferite ţări	307	244.766	0,360
	între cari şi			
26	ROMÂNIA	20	62.276	0,090
	Total . . .	29.624	68.174.180	100 %

Register" se vede mica flotă a ţărei noastre nici nu este specificată separat, ca alte ţări c uflote mai numeroase, ci, este înglobată cu altele, sub titlul de „diferite ţări".

Pentru ca cititorii să fie edificaţi asupra situaţiei exacte a flotei noastre comerciale, am explicat noi, în tabloul ce dăm mai sus, că această flotă este reprezentată de numai 20 vapoare, având un tonaj brut total de 62.278 tone, faţă de totalul flotei comerciale maritime mondiale, care numără 29.624 vapoare, însumând un tonaj brut total de 62.278 tone, faţă de totalul flotei comerciale maritime mondiale, care numără 29.624 vapoare, însumând un tonaj brut de 68..174.180 tone, şi prin urmare tonajul vapoarelor noastre maritime reprezintă abia 0,090% din tonajul mondial.

Spre a fi mai explicaţi, arătăm că la un număr de 1.481 vapoare 1 singur vapor revine pavilionului român, sau dintr'un tonaj brut de 1.095 tone, 1 singură tonă revine, în proporţie, pentru vapoarele româneşti.

Aşa stând lucrurile, trebue să recunoaştem, cu durere în suflet, că situaţia flotei noastre maritime comerciale este cu mult inferioară altor ţări, chiar mai puţin maritime ca a noastră.

Fără a fi invidioşi, remarcăm că vecina noastră Jugoslavia, care deşi imediat după războiu nu poseda nici un vapor comercial (afară de un număr neînsemnat de mici vase de cabotaj, rămase dela Austriaci) astăzi, adică după abia 13 ani, dispune de o flotă comercială apreciabilă, numărând 180 vapoare cu un tonaj brut de 361.365 tone, adică aproape de şase ori mai mult ca noi. De asemenea şi Polonia, care niciodată n'a contat ca ţară maritimă, dispune azi de 41 vapoare, reprezentând un tonaj brut de 204.716 tone, adică peste trei ori mai mare ca al nostru.

Această situaţie de inferioritate a flotei noastre maritime comer-

ciale ar fi timp să înceteze şi cei cu stare ar trebui să se gândească serios că un eventual plasament, ce ar face în vapoare maritime, ar fi nu numai un plasament absolut sigur dar şi remuneratoriu, plus că vor avea şi satisfacţia de a şti că, graţie investiţiei capitalului lor în vapoare, pavilionul naţional va fâlfâi mândru prin mările străine.

Singurul motiv, care s'ar fi putut poate invoca acum 20 ani, lipsa personalului navigant, nu mai subsistă astăzi când, slavă Domnului, dispunem de un personal navigant destul de numeros şi destoinic, având Comandanţi şi Ofiţeri selecţi, cari ar putea face cinste ori-cărei ţări maritime.

Prin urmare, nu ne lipseşte decât numai curajul şi hotărâre din partea celor avuţi, cari caută plasamente pentru averile lor, şi oarecari mici avantagii şi sprijin, mai mult moral, din partea Statului, după care o nouă ramură va înflori în economia noastră naţională, iar pentru flota noastră maritimă comercială va veni o eră nouă şi va putea cuceri, cu timpul, un loc mai de frunte în concertul flotei comerciale mondiale.

M. LICHIARDOPOL

† Mihail Căplescu

La sfârşitul lunei Ianuarie anul acesta, s'a stins din viaţă la Bucureşti un vechiu marinar de rasă, unul din primele promoţii de marinari români cari a obţinut brevetul de *căpitan de mare*.



Mihail Căplescu, născut în 1871 la Curtea de Argeş, la 1883 intră, fraged încă, în Şcoala Copiilor de Marină — acea minunată şcoală care a dat ţărei atâteaa serii de ofiţeri în Marina militară şi comercială — la 1886 termină şcoala; îşi face serviciul militar în Marina de Războiu; urmează practica de pilotaj la Comisia Europeană a Dunărei; şi la 1893 este numit căpitan pe un remorchier al Serviciului Hidraulic.

Pe la 1894 se face prima organizare a navigaţiei româneşti de Stat, prin stăruinţele regretatului mare român Ion Manu, directorul Regiei Monopolurilor Statului.

Căplescu, atras de vraja largului mărei, lasă comanda remorchierului care se mărginea în raza unui port dunărean, şi trece ca secund pe *Medea* şi apoi pe *Meteor*, cele dintâi vapoare de mare cu pavilion român, cari au început cursele postale la Cospoli.

In 1896 se organizează Serviciul Maritim Român sub admirabila conducere a unui om de meserie: Comandor I. Coandă.

Căplescu trece ca secund pe vaporul postal *Regele Carol* şi apoi pe vaporul de marfă *Bucureşti*.

Fire iute, independent şi nestatornic, schimbă mai multe vapoare. Il găsim comandant pe un vas de salvare Sulina; apoi se întoarce la Dunărea, comandant pe diferite vapoare fluviale la N .F. R.

In timpul războiului, fiind mobilizat, i se încredinţează comanda unui vas de salvare *Adagino*, rechiziţionat de Marina Militară. Marinar încercat şi curajos, Căplescu navigă zi şi noapte evacuând vasele române din Dunăre pe mare în porturile ruseşti, trecând prin toate pericolele războiului.

Remorcarea şlepurilor pe mare este o navigaţie extrem de periculoasă. Căplescu, şi alţi câţiva modeşti dar îndrăsneţi căpitani de mare au dovedit pe timpul războiului că se poate naviga remorcând convoiuri de şlepuri şi pe Marea Neagră.

După războiu, Căplescu se stabilise la Brăila. Era un fel de căpitan de mare rămas în rezervă. Recunoscut în lumea porturilor dunărene ca marinar priceput şi de nădejde, cu brevet de căpitan de mare, lui îi încredinţau armatorii comanda provizorie a vaselor ce trebuiau predate la Constantinopole plecând din Dunăre.

Spirit întreprinzător, Căplescu, încercă o exploatare de pescuit la mare cu'n vaporaş special, dar o tragică întâmplare îl sili să se retragă frânt din faţa mărei. Marea, pe care el o iubise cu pasiune, îi răpi fără milă un copil.

Sdrobit de durere, bolnav, se stabili în Bucureşti. Resemnat în faţa soartei, ancorat pe patul său de suferinţă, se mângâia până în ultima clipă cu citirea cărţilor de marină, — breaslă pentru care avea vocaţie şi pe care a iubit'o şi a servit'o cu devotament.

A trecut neştiut în lumea drepţilor acest modest marinar necunoscut, dar fapta lui, de nobil suflet, merită să fie cunoscută tuturor.

Pensionar, familist, fără avere, Căplescu a lăsat cu limbă de moarte ca din puţinul rămas în urma lui, să se doneze Marinei suma de zece mii de lei, din venitul căreia să se dea anual două mici premii, pentru cel mai bun marinar gabier şi pentru cel mai bun trăgător de rame la bărci.

Nu mica sumă comptează, ci nobilul gest care va sluji multora ca pildă. Marinarii nu-l vor uita. In fiecare an îi vor pomeni numele.

Să-i fie ţarina ca fulgul de uşoară. J. B.

Pe marginea cărţilor

NELSON

André Gervais a dat publicităţei încă o remarcabilă carte: „Un grand Ennemi „*Nelson*".

Fără să vreau îmi vine în minte dictonul latinesc: „Fas et ab hoste doceri": „E bine să fii instruit printr'un duşman sau chiar de duşman".

Documentata lucrare a lui André Gervais nu ascunde, nu denaturează nici duşmănia marelui Amiral Englez faţă de Francezi, dar nici măreţia distinsului Amiral.

Lucrarea e prefaţată magistral de d-l Paul Chack, a cărei erudiţie marinărească ne este deajuns de cunoscută. Talentul său de scriitor, justifică pe deplin binemeritatul renume de care se bucură.

La distanţă, perspectivele bătăliei, competiţiunei, mâniei, se pierd

în perspectivele eroice, întărind în acelaş timp neînvinsa iubire de patrie.

Punctele de vedere se schimbă şi pe dunetă ca şi pe câmpul de bătălie. Rămâne însă spiritul de sacrificiu, alături de „credința în ce va să fie", cum spunea odată Mistral.

Acest roman de aventuri trăite, cuprinde două părţi:

Omul de mare şi înamoratul; unul desăvârşind pe celălalt; ambii nefiind decât înfăţişările diferite ale aceleiaşi fiinţe.

Această supra-abundenţă de viaţă a consacrat pe cuceritori, pe exploratori, pe savanţi, iar în perspective neconturate pe marii poeţi, pe metafizicieni şi marii mistici. Celebrul Don Juan nu ne-a lăsat decât vre-o câteva rânduri, dar a rămas eternă legenda dragostelor sale.

Câte odată acest vulcan de viaţă trece dintr'un compartiment în altul, şi atunci apare pe scena lumii personagii curioase, apropiind spiritul militar de cel teologic, sau viziunea lui Dumnezeu de geniul literar şi matematic. Şi atunci te întrebi, de unde aceste biografii agitate, care capătă înfăţişarea de zig-zag a fulgerului?

Andrei Gervais a simţit prea bine aceasta şi de aceia lucrarea sa este astăzi atât de apreciată. Amiralul Jurien dela Gravière a spus că: „Greşelile lui Nelson, dacă putem numi aşa fericitele sale inspiraţii, vin întotdeauna în favoarea sa".

A fost întotdeauna omul surprizei şi duşman al rutinei. El nu sosea când era aşteptat. Apărea atunci când nu se aştepta nimeni. Urmărea cu înverşunare şi ataca cu furie, în punctul cel mai tare. Aceste calităţi le evidenţiază Gervais în cartea sa, cu o claritate impresionantă. Nelson ştia să comande răscumpărând întotdeauna îndrăsneala cu preţul vieţei sale. Căci e o chestiune care preocupă şi azi spiritele: dacă acela care comandă, în calitate de şef, trebue să-şi expună viaţa.

Mangin, a cărei personalitate prezintă multe asemănări cu aceia a lui Nelson, spune Clemenceau, răspunde cu „Da", şi că riscul acesta al şefului este condiţia imperioasă a victoriei.

Nelson preconizează şi practică îndrăsneala, după el, mai mult decât necesară. De altfel a plătit cu viaţa lui acest sistem, dar nu e mai puţin adevărat că tot datorită temerităţii lui, va supravieţui eroica sa legendă, iar în timpul vieţii, aceiaşi îndrăsneală l-a apropiat până la identificare de echipajele sale.

Debuturile lui Nelson nu au fost chiar aşa de dificile.

Şi-a câştigat galoanele cu încetul, prin inteligenţă şi răbdare, prin acte de eroism şi ingeniozitate în lupte. A avut şi multe neplăceri, cum era şi natural de altfel, căci orice om superior, luat în cadrul unei erarhii, e foarte repede suspectat, devine chiar odios acestei erarhii, din momentul în care intenţionează să o depăşească, începând să sclipească prin talentele şi calităţile sale.

Nelson era un fanatic apărător şi slujitor al Patriei şi Regelui. Dar mai avea ceva: Calitatea desăvârşită de comandă legată intim de sentimentul superiorităţei.

Fire plăpândă, dar foarte vioiu, reuşea să învingă totdeauna obstacolele, infirmităţile şi circumstanţele rău voitoare.

Se arunca orbeşte în luptă şi practica mai în totdeauna abordagiul. Rămas fără o mână în luptă îşi conduse totuşi viaţa ca şi cum ar fi avut amândouă braţele, compensând inferioritatea fizică prin disponibilităţile superiorităţei sale morale.

In viaţa lui Nelson nu au existat momente de depresiune, şi e chiar cazul de a spune că *„era gata ori când"*.

Destinul i-a rezervat însă — către ultima fază a vieţei sale — o cursă de o formă ciudată şi totuşi clasică.

Circeea ademenitoare, Lady Hamilton, şireata cu ochii candizi, de frumuseţe clasică, perfectă, deşi plecată de jos, dotată însă cu o inteligenţă vie şi linii atrăgătoare, şi-a asigurat o ascensiune formidabilă.

Model scump al pictorului Romney care a imortalizat-o pe nenumărate pânze, în special în bachanta încoronată cu viţă de vie, Lady Hamilton învaţă dela el poza de dans antic, aidoma pozelor de pe vasele greceşti.

Lady Hamilton, mica servantă Emma Lyon, a fost aceia care a târât în urma paşilor săi o mulţime de suspine, de dezolaţi, de amorezaţi pierduţi.

„Dar întâmplarea a făcut să se întâlnească".

Nelson era însurat cu o femeie timidă, blândă, nu prea frumoasă, binevoitoare, rămasă la Londra ca să urmărească pe hartă faimoasele lui victorii.

Indată ce a cunoscut pe Lady Hamilton, soţia ambasadorului Angliei, confidenta reginei din Neapole, a şi fost încununat de laurii dragostei. In acest nou gen de abordaj şi nu mai puţin de periculos ca acel războinic, eroul mărilor aduce cu sine de data aceasta toată frenezia, o absenţă complectă de sine, şi o febră vezuviană.

Aceasta în mijlocul unei nedumeriri generale a ofiţerilor săi, a echipagiilor, curtizanilor, lazzaronilor şi diplomaţilor.

Bunul rege şi regina Carolina rămaseră înmărmuriţi şi nu mai



Amiralul Nelson.

puteau de râs în faţa Excelenţei sale, ambasadorul Angliei, enigmatic, hotărât, surâzător, amabil. Dragoste nebună! Emma, captivată de marinarul destinat să salveze Anglia de presiunea Napolioniană, şi de leul mărilor, încovoind cervicea taurului înfuriat.

Au petrecut împreună atâtea zile, când retraşi în apartamentul împodobit cu flori din palatul ambasadei, când pe o fregată din flotă, pavoazată feeric. Peste tot cu uşile închise, călătorind mereu în mrejele dragostei, asemănătoare, după 20 de secole, dragostei dintre Antoniu şi Cleopatra.

Păcat că zilele erau numai de 24 ore! Câte odată, Emma, aducându-şi aminte de lecţiile lui Romney, dansa cele mai nebuneşti dansuri în faţa neînvinsului extaziat.

In timpul acesta, lordul Keith, care însoţise pe cei 2 amanţi la Palermo, luă cunoştinţă de dragostea lor „cu mirare şi desgust". Scandalul luând proporţiile neliniştei care domnea în sânul guvernului Englez, primul lord al amiralităţei, Lordul Spencer, trimise ui Antoniu cel modern, următoarea scrisoare, de un comic concentrat:

„Pentru motivul că sănătatea vă obligă să staţi departe de Malta, — lucru de care sunt pe deplin convins, şi pe care nu l-aţi fi făcut

fără o necesitate absolută, găsesc că e preferabil pentru Dv., să vă reîntoarceţi în Anglia. Eu cred, şi odată cu mine, toţi prietenii Dvs., că vă puteţi restabili mult mai repede în Anglia, decât a continua să rămâneţi inactiv, lângă o Curte străină, pentru respectul şi recunoştinţa ce vi se acordă în schimb pretutindeni"...

Plecarea a fost hotărâtă. Nelson detaşă din escadră pe „Le Foudroyant" şi „Alexander" care îi transportă la Livorno.

Aci Lady Hamilton a cerut să rămână pe „Le Foudroyant". Lordul Keith i-a răspuns însă brutal: „Am spus „Nu", Doamnă. Aţi comandat atâta timp flota. Astăzi sunt eu acela care dictez!" Puţin galant, acest brav Lord Keith.

Amanţii şi soţul demn şi surâzător, — plecară apoi la Florenţa, Ancona şi de aci la Triest, pe o fregată rusă.

Traversară în sfârşit triumfal, Austria, Germania, Viena, Praga, Drezda, Magdeburg şi Hamburg, unde îi aştepta flota Engleză.

Peste tot banchete, recepţii, muzică, drapele la ferestre.

La Curtea din Viena amanţii fură primiţi cu mare pompă. La Hamburg, Nelson, Emma şi Lordul Hamilton se ambarcară pentru Yarmouth. Marea era extrem de înfuriată.

Beţia dragostei a înlocuit răul de mare. In sfârşit debarcară la Yarmouth, în mijlocul unui entuziasm de nedescris.

Toate navele Engleze arboraseră marele pavoaz. Urmează intrarea triumfală în Londra, delirul poporului, şi Emma repusă în drepturile lui Fanny Nelson...

Deodată se aude clopotul de alarmă. Napoleon pregăteşte invazia în Anglia. Hamilton moare. Amiralitatea Engleză face apel la eroul naţional.

La 15 Septembrie 1805, se ambarcă pe „Victory" pentru a întâlni flota din Mediterană la 28 Septembrie în faţa portului Cadix. La 10 Oct. Nelson citeşte ofiţerilor întruniţi, faimosul „Memorandum". La 20 Oct. atacă cu toate vasele sale pe Amiralul Villeneuve la Trafalgar.

Pune adversarul în mare derută, iar el e rănit de moarte. Expiră pe bordul navei, în sânge şi lăcrămi, recomandând-o pe Lady Hamilton întregei Anglii.

Acest ultim capitol din cartea d-lui André Gervais este de o impunătoare şi sobră frumuseţe.

Iată în câteva cuvinte ce cuprinde lucrarea lui Andrè Gervais.

Locot. E. TRANDAFIRESCU

EXPANSIUNEA ECONOMICĂ A ROMÂNIEI IN ORIENT PRIN SERVICIUL MARITIM

de inginer T. GÂLCĂ
Preşedintele Consiliului de Administraţie al P. C. A

Serviciul Maritim, odinioară mândria noastră naţională în Orient este azi în agonie.

Unde putea ajunge această ramură de activitate românească dacă se urma programul întocmit pe timpul Inţeleptului Rege Carol I.

Războiul, criza a întrerupt o desvoltare normală. Şi totuş trebue să recunoaştem că au fost şi ocazii perdute pentru o refacere a Serviciului Maritim.

Când şi cum se va reface?

Intr'o expunere sumară, pe baza datelor statistice, ni se dă o serie de păreri şi observaţii asupra organizării traficului de pasageri şi mărfuri cu vapoarele româneşti.

Cu ocazia reorganizărei agenţiilor din porturi este interesant şi instructiv să constatăm că, dacă România a reuşit într'un timp relativ scurt să-şi formeze destul de buni marinari, n'a fost în stare până azi să-şi formeze agenţi comerciali prin porturi. Până acum doi ani vapoarele româneşti erau pretutindenea deservite de agenţi străini, de şi avem în ţară şcoli inferioare, superioare, academice de comerţ şi ataşaţi comerciali în străinătate.

De sigur, după războiu, s'a schimbat situaţia comercială a Orientului, totuşi noi într'acolo trebue să ne aţintim ochii.

Un studiu statistic, documentat, asupra comerţului nostru şi al vecinilor în Orient nu avem până acum. Nu ştim precis cari sunt necesităţile actuale şi de viitor ale ţărilor din Orient. Nu am analizat cauzele pentru cari unele ţări nu importă produsele noastre.

Nu s'a făcut încă o analiză serioasă a tratatelor de comerţ cu fiecare din aceste ţări din Orient în privinţa tarifelor de import.

Numai după aceste lucrări se poate ajunge la o organizaţie judicioasă a transporturilor noastre pe apă.

Organizarea expoziţiilor permanenete de produse româneşti, prin Camere mixte de comerţ, ataşaţii comerciali şi agenţiile S. M. R. ar fi de sigur de un mare folos.

O uşurinţă pentru transportul mărfurilor în partide mici, s'a făcut de către vapoarele româneşti înfiinţând curse regulate cu dată fixă de plecare.

Cu drept cuvânt se remarcă o completă lipsă de reclamă din partea Serviciului Maritim — pare că n'ar fi o întreprindere comercială, ci o rigidă instituţie de stat.

Pentru traficul de mărfuri se cere reînoirea parcului de vase pentru Orient. Cele cinci vase ce le avem sunt vechi, consumă mult, nu se pretează la transporturi de animale, n'au frigorifice pentru transportul cărnei, ceeace ar produce un navlu mare.

După părerea autorului, aceste vase ar trebui să fie de 4.500 tone, cu motoare Diesel (1200 cai), viteză de 12 mile pe oră, 100 locuri de pasageri, frigorifice, boxe de animale.

Costul de 50 milioane lei fiecare vas; pentru cinci vase ar fi suma de 250 milioane lei.

Pentru reînoirea parcului de vapoare postale se propune achiziţionarea a trei vapoare de tonaj mare (7000 tone) cu turbine de aburi de aproximativ 15.000 cai; viteză 20—22 noduri.

In afară de amenajări speciale pentru pasageri şi mărfuri, s'au prevăzut instalaţii frigorifice pentru conservarea alimentelor.

După toate socotelile făcute un asemenea tip de vas postal ar costa circa 260 milioane lei, sau pentru cele trei vase minim 780 milioane lei. Să spera că plata să se facă în comptul reparaţiilor de războiu, ce ne datoreşte Germania. Nu s'a reuşit.

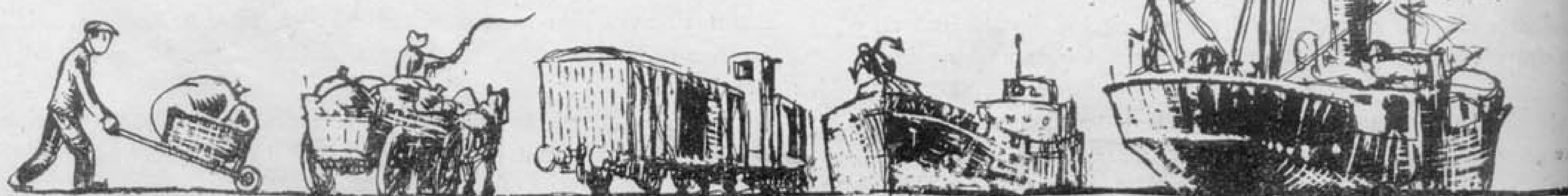
Fără un sacrificiu din partea statului nu se poate reînoi această flotă, atât de necesară pentru a continua cu demnitate cursele de pasageri în Orient sub pavilionul român.

Nu trebue să uităm că în toate ţările liniile de vapoare postale sunt subvenţionate de stat.

Incă dela înfiinţarea acestui serviciu de transport românesc pe mare s'a avut în vedere misiunea sa economică, de a contribui la scurgerea produselor noastre spre pieţile Orientului.

Vechiul principiu englez s'a adeverit: „comerţul urmează pavilionul". Noi însă trebue să ne adaptăm mereu nouilor condiţii ce ni le impun pieţile şi vremurile.

L. N.



INFORMAŢII — NOUTĂŢI

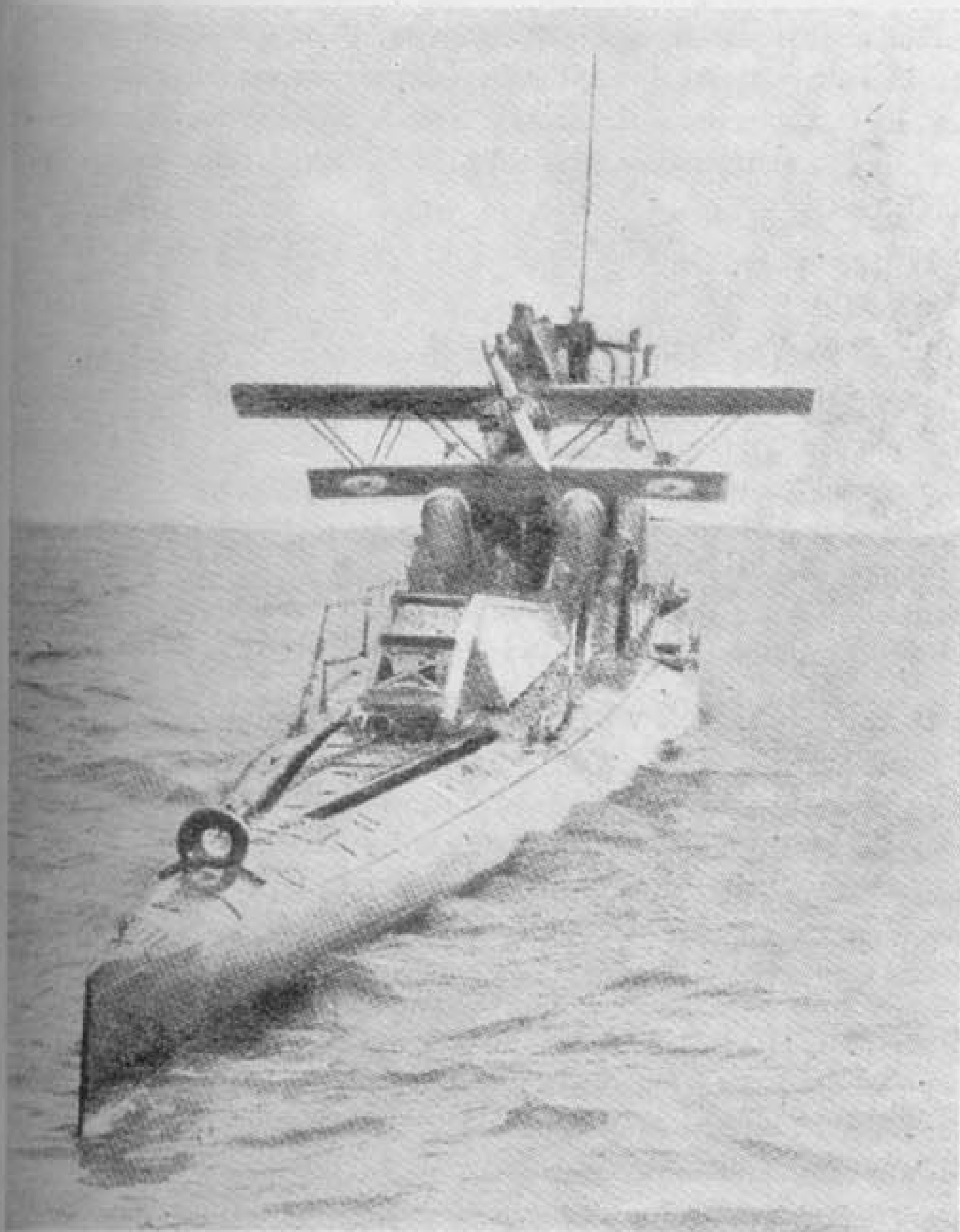
Din străinătate

Catastrofa submarinului englez „M 2"

Marina engleză a înregistrat în ziua de 26 Ianuarie o dureroasă încercare: în timpul unor manevre navale în apropiere de Portland, submarinul modern „M. 2" înzestrat cu artilerie şi un hidroavion, nu s'a mai întors în port. A doua zi au început cercetările cu avioane, distrugătoare, remorchere, spre a se descoperi locul catastrofei şi geamandurile cu fir telefonic cărora li se dă drumul de orice submarin scufundat. Nu s'a zărit nici una!

Cu ajutorul cablurilor (sârmelor) legate de câte două remorchere şi trase pe fund, s'a dat de două epave, dar din cauza curentului puternic scafandrierii nu au putut ajunge până la ele. Când au reuşit, au dat peste două din cele 200 vase scufundate în timpul războiului. Baia Portlandului e cunoscută şi sub numele de *„Dead Man's Bay"*, — baia mortului.

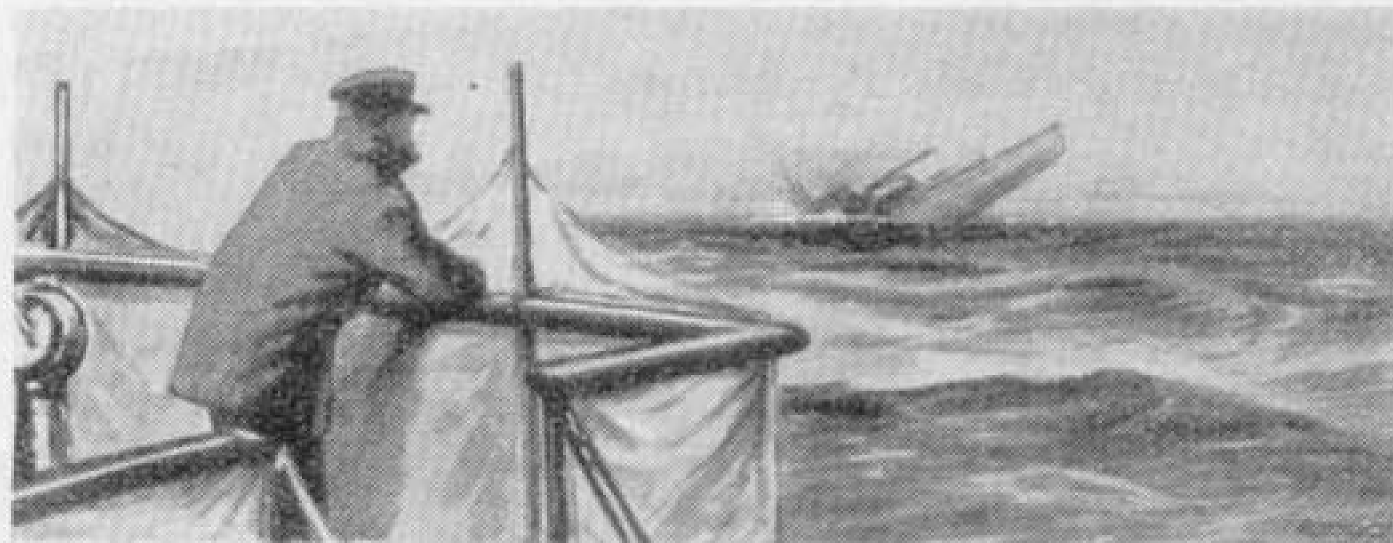
Ca indicaţiuni asupra locului scufundării nu se aveau decât două: Căpitanul vaporului „Tynsider" a zărit un submarin care se scufunda cu pupa, iar acela al scoonerului „Cooron of Danemark" a văzut două lumini, urmate de două bubuituri ca de tun. Câteva pete de ulei au eşit la suprafaţă în câte-va puncte, care s'a bănuit că ar fi dela submarin.



Submarinul „M 2"

Cercetările au continuat, cu toate că speranţa salvarării echipajului dispăruse. Un serviciu divin a şi avut loc. După multe dibueli, la 4 Februar s'a descoperit locul şi scafandierii au găsit uşa din afară a hangarului hidroavionului şi cea dela chioşcul comandantului deschise. Capacele dela compartimentele din prova şi cel dela maşini erau închise. Scafandierii nu au reuşit încă să vadă dacă porţile interioare ale hangarului şi chioşcului erau închise.

Cauza probabilă a nenorocirei pare a fi deschiderea prea de vreme a porţilor hangarului. Submarinul era sub apă şi primise ordinul să iasă la suprafaţă, iar hidroavionul să ia zborul. In dorinţa de a lucra cât mai repede, s'ar fi deschis porţile hangarului înainte ca puntea să fi eşit complect la suprafaţă. Apa a pătruns cu furie în hangar, şi mai târziu chiar prin chioşcul comandantului. Acesta ucis, cei din interior, necunoscând situaţia, nu au ştiut ce manevră să facă şi... catastrofa a avut loc.



La 6 Februarie s'a scos cu ajutorul *„cămilelor"*, adică a pontoanelor ridicătoare, hidroavionul intact. La 7 II. s'au descoperit în chioşc două cadavre. Din cauza curentului prea tare nu s'au putut nici scoate, nici identifica.

Lucrările continuă şi vom ţine la curent pe cititori. Experţii casei Cox şi Danks, care au scos vasele germane înecate la Scapaflow au venit la faţa locului şi au întocmit planul: se vor închide ermetic toate porţile şi se va pompa aer comprimat în interior. Apa va fi astfel dată afară, ceeace va uşura mult vasul.

Se vor aduce deasupra epavei două pontoane-tanc, în care se va pompa apă până la maximum. Se va încinge submarinul cu lanţuri, se va pompa apa din pontoane, acestea se vor uşura, se vor ridica mai multe deasupra apei, săltând şi submarinul de pe fund. Remorchere puternice vor trage pontoanele în port sau pe un fund mai mic, unde se repetă operaţia de mai sus.

Adâncimea fiind de 30 m. şi apa foarte turbure, scafandierii vor lucra la lumina unor lămpi de 1500 waţi şi a căror sticlă poate rezista la o presiune de 75 kgr. pe centimetru pătrat.

Când se va scoate epava în bazin, atunci se va şti exact şi cauza catastrofei.

Moş Delamare

A N G L I A

Interwievuri pentru continuarea construcţiei 536.

Din motive ce nu au fost bine cunoscute, construcţia gigantului marin, a fost suspendată: Diferitele demersuri şi interpelări au rămas infructuoase şi se părea că această construcţie va rămâne abandonată. De curând o delegaţie a federaţie antreprenorilor de construcţii navale au făcut un nou demers pe lângă Board of Trade, cerând intervenţia guvernului englez spre a se relua lucrările abandonate ale acestui gigant.

Se pare că toate versiunile lansate până în prezent au fost false şi că adevărata cauză a suspendării este datorită situaţiei pieţei monetare Londoneze, unde reînoirea împrumutului pe termen scurt se făcea în condiţii oneroase; iar compania de navigaţie voia să aştepte un moment oportun, cerând dela guvern să i-se garanteze procente mai mici pentru împrumuturile ce trebuia să contracteze. In lipsa acestei garanţii statul ar putea să le dea un avans de fonduri atât timp cât situaţia pieţei monetare ar rămâne nesigură.

Opinia publică pare favorabilă acestei soluţiuni căci în ancheta făcută de marile jurnale londoneze, 237 de parlamentari fiind întrebaţi, 169 au răspuns afirmativ.

POLONIA

Acordarea de credit pentru portul Gdynia.— Un reprezentant al unui grup financiar Elveţian s'a dus la portul Gdynia pentru a trata un credit, un grup industrial Olandez participă la aceste negocieri. Traficul portului Gdynia a atins în 1931 5.3 milioane tone, în majorare cu 2 milioane tone faţă de 1930 şi întrecând pe cele ale oraşului Stetin.

E de reamintit că oraşul Gdynia a obţinut în 1930 un credit de 4 mil. franci elveţieni dela Uniunea băncilor Helveţiene pentru lucrări de electrificare.

GRECIA

Proect de amenajare al portului Salonic. — Comisariatul casei portuare, s'a reunit sub preşedenţia guvernatorului general al Macedoniei M. Gonatas şi s'a ocupat de planul lucrărilor portului propus de soc. Franc. Hersan. Preşedintele comisariatului M. Dimitriu a făcut o lungă expunere asupra acestui subiect, apoi toţi membrii prezenţi au luat cuvântul şi au expus vederile lor. M. Gonatas a insistat asupra chestiunei Salonicului şi a luptat ca să se dea o decizie favorabilă.

După o lungă deliberare s'a decis să se execute lucrările treptat şi să se supue planurile cât mai repede Ministerului Comunicaţiilor spre aprobare. M. Gonatas a promis că se va duce singur la Atena pentru a cere guvernului concursul pentru executarea lucrărilor.

In declaraţiile făcute jurnaliştilor la sfârşitul şedinţei M. Gonatas a subliniat importanţa deciziunii adoptate şi a adăugat că alte 2 cheuri vor fi construite în port pentru a se permite bastimentelor de a acosta mai uşor precum şi construcţia de cale ferată. Cheltuelile evaluate mai întâi la 267 milioane au fost limitate la 200 miioane drahme. Pentru a se duce la bun sfârşit va fi necesar a se încheia un împrumut de 120 milioane, pe de altă parte casa portuară va fi scomptată de contribuţia sa la casa maşinilor portului, de asemenea va mai primi partea ei rezervată din taxa pe tutu ceia ce îi va mări reţetele.

Subvenţiuni pentru societăţile de navigaţie. — Şefii partidelor politice sau întrunit pentru a studia proectul de subvenţiune ce guvernul voeşte să dea companiei Naţională Greacă de Navigaţie pentru ca să poată continua voiajele de navigaţie Transatlantică. Printre ei se găsea şi ministrul marinei care explica proectul de convenţie, între stat şi companie. D-l Venizelos declară că guvernul asumându-şi toată responsabilitatea relativ la măsurile luate, judecă că este de a sa datorie de a lua părerile şefilor partidelor politice. Aceştia din urmă au căzut de acord asupra chestiunei unei subvenţiuni guvernamentale. Cu toate acestea au cerut oare care documentări pe care ministrul marinei s'a angajat a le furniza.

Dezvoltarea zonei libere la Pireu. — Suprafaţa totală a depozitelor şi magazinele construite în zona liberă Pireu va depăşi 120.000 metri patraţi, spaţiu suficient pentru a corespunde tuturor nevoilor comerţului şi industriei. In caz de necesitate aceste antrepozite vor putea fi uşor mărite cu încă 42,000 metri patraţi. Zona liberă se întinde dela stabilimentele Vasiliadis până la unghiu St. Denis; iar suprafaţa hangarelor acoperite va atinge 174.000 m. patraţi. Se prevede că zona va face să se dea o mare dezvoltare industriei mecanice la Pireu. Cheiurile care vor fi construite în noul port St. Georges vor avea o lungime de 2,210 mtr. şi o lărgime de 160 m. Instalaţiunile industriale paturilor de fer, cutiilor de lemn spirtoaselor, preselor de ulei, maşinilor agricole şi de irigaţie, în special exportate în Bulgaria, Turcia şi Albania, vor avea loc suficient pentru a fi instalate pe aceste cheiuri.

Sporul ne justificat al navlurilor pentru Pireu. — Se anunţă că la conferinţa maritimă orientală la care au participat diferitele societăţi care fac curse direct între Anvers şi Pireu au decis să sporească cu 2 şlg. navlul pentru mărfuri şi în special pentru fierărie. Companiile invoacă motivul că lucrările de descărcare în Pireu se efectuează în mod neregulat. Lucrătorii angajaţi cu ziua lucrează foarte incet, iar cei plătiţi cu tona lucrează repede însă cu aşa mare neglijenţă că toată marfa se avariază. Armatorii cer ca Statul să facă un tarif şi să impue un control sever la lucrările de descărcare. Ministerul afacerilor străine luând cunoştinţă de această hotărâre precipitată a făcut demersurile necesare spre a fi revocată, întru cât nu este justificată cu nimic de oarece noua organizare a portului Pireu oferă toate garanţiile pentru buna executare a operaţiilor de descărcare.

Marina comercială greacă. — Ministerul marinei a prezentat la Cameră un proect de lege relativ la protecţia marinei de comerţ (serviciu de pasageri) astfel: se vor distruge sau vinde vasele mai vechi de 50 ani, este oprită înscrierea vaselor mai vechi de 20 ani, de un tonaj mai mare de 300 tone, şi de 25 ani al celor mai mici de 300 tone. Vasele de cabotaj inferioare de 100 tone nu vor putea efectua transporturi de pasageri. Pentru distrugerea vaselor scoase din serviciu şi pentru despăgubirea propiretarilor şi a echipajelor se va creia o casă specială autorizată să contracteze un împrumut de 100.000 lire ster. garantate de stat. Se vor stabili restricţiuni pentru a se evita concurenţa ilicită şi vor fi subvenţionate câteva companii ce fac servicii în apele străine. Aceste servicii vor fi repartizate ca indispensabile şi utile. In prima categorie, Pireu-Dodecanes, Pireu-Cipru şi Pireu-Albania vor fi subvenţionate după cum urmează: Pentru prima linie, 1.500.000 drahme anual; pentru a doua, 3.000.000; iar pentru a treia, 2.500.000.

Liniile utile vor fi: Pireu-Alexandria, Pireu-Constantinopole, Pireu-Marsilia. Acestea vor fi subvenţionate în modul următor: Prima, 3.000.000, a doua, 2.625.000, a treia, 375.000. De asemenea vor fi ajutaţi armatorii care vor construi în Grecia vase mai mari de 1000 tone.

TURCIA

Conflict cu Sovietele. — Punerea pe uscat a vaporului sovietic „Illitich" în faţa Smirnei a provocat un conflict cu guvernul turc. Comandantul vasului a refuzat să fie despotmolit de un vas de salvare turc şi pretindea ca salvarea să fie făcută de un vas sovietic venit special la Smyrna. Autorităţile turce s'au opus, pe motiv că legea de cabotaj rezervă astfel de operaţiuni numai vaselor sub pavilion turc. Din cauza acestui conflict vasul ameniţă să se scufunde. Prin aceasta se ridică o chestiune de drept internaţional, tratatul dela Lausanne ne fiind recunoscut de Soviete.

JUGOSLAVIA

Invenţia unui nou motor. — Inginerul jugoslav Anton Francovici a inventat un motor marin care va produce o nouă evoluţie în marină, în ceeace priveşte consumaţia. La experienţele făcute cu un astfel de motor aplicat la un bastiment de mare tonagiu s'a atins o viteză de 30 mile pe oră cu o minimă cantitate de combustibil. Experienţele sunt în curs.

PORTUGALIA

Protecţia marinei de comerţ. — Guvernul portughez a instituit un regim de subvenţii pentru vasele sub pavilion portughez astfel: dă subvenţiuni pentru navele de lungă cursă, pentru construcţii şi pentru combustibil.

Din ţară

Starea navigaţiei.

Luna Ianuarie a produs o grozavă perturbaţie în activitatea navigaţiei pe Dunăre. Din cauza situaţiei nesigure produsă prin îngheţul şi desgheţul repetat al Dunării, comerţul a suferit, transacţiile reducându-se numai la respectarea angajamentelor mai vechi. o serie de vase surprinse de timpul rău au fost silite să-şi suspende

operaţiunile, fapt ce a produs mari întârzieri. In prima decadă a lunii Februarie. Dunărea părea a fi accesibilă navigaţiei, fapt ce a încurajat pe mulţi navigatori să se aventureze. In a doua decadă 13. Februarie însă un ger puternic produse îngheţul dela Giurgiu până la Tulcea în mod compact iar dela T.-Severin până la Giurgiu o masă de sloiuri. De asemenea sloiuri puternice au apărut la Viena, Bratislava, Budapesta, Novisad, Belgrad. Numeroasele vase pornite au fost surprinse refugiindu-se prin diferite adăposturi.

Cu un ger cumplit care a produs îngheţul întregului litoral jugoslav şi bulgar numeroase vase, precum şi ajutoarele trimise, au fost prinse de îngheţ. In josul Dunării Dunărea a îngheţat braţul Chiliei până la Vâlcov precum şi toate lacurile şi canalele lăturalnice.

In Constanţa, cu toate că în repetate rânduri s'a prins ghiaţa în port iar litoralul a fost bântuit de furtuni năprasnice, navigaţia s'a urmat în mod normal ne având de înregistrat dezastre pe coastele noastre destul de inospitaliere.

Imprumut pentru lucrările din porturi.

Comisia financiară şi bugetară a Camerei a aprobat proiectul prin care regia autonomă a porturilor şi căilor de comunicaţie pe apă este autorizată să încheie un împrumut în limita sumei de lei 110.000.000, fie dela Cassa de depuneri şi consemnaţiuni, fie dela alte instituţiuni sau bănci, în condiţiunile ce vor fi fixate de ministerele industriei şi comerţului şi acel de finanţe, pentru executarea de lucrări în portul Constanţa şi în porturile dunărene, în baza programului stabilit de către delegaţia economică a guvernului în şedinţa dela 3 Octombrie 1931.

Restituirea acestui împrumut, cu dobânzile lui, se va face în trei rate anuale, ce se vor prevedea în bugetul acelei regii autonome pe exerciţiile respective. Prima anuitate este prevăzută în bugetul regiei autonome a porturilor şi căilor de comunicaţie pe apă pe exerciţiul financiar 1932.

In programul întocmit de regia autonomă a porturilor se prevede:

a) O parte din molul necesar la Constanţa pentru crearea unui al doilea bazin de petrol, a cărui necesitate se simte prin sporirea cantităţilor de produse petrolifere ce se exportă şi prin începerea exportului de ţiţei. Lucrările ce se vor executa vor fi dragaje pentru prepararea fundului cheurilor şi a fundului noului bazin, o parte de cheurile necesare acestui bazin şi o parte din platforma molului, 71.850.000 lei;

b) Completarea instalaţiunilor de siguranţă în contra incendiului în vechiul bazin de petrol din portul Constanţa, 3.200.000 lei;

c) Procurarea unei locomotive electrice necesare magaziilor cu silozuri din portul Constanţa, 3.400.000 lei;

d) Amenajarea a patru camere de praf la silozurile din portul Constanţa, 400.000 lei;

e) Amenajarea unui bazin, completări de magazii şi linii ferate în portul Giurgiu, 9.600.000 lei;

f) Construirea unui cheu şi amenajarea platformei respective în portul Turtucaia, 2.000.000 lei;

g) Construirea a două debarcadere în porturile Brăila şi Ghecet, 1.700.000 lei;

h) Construirea unui cheu cu platformă perentă în portul Reni pentru a uşura transportul cerealelor din sudul Basarabiei, 12.730.000 lei;

i) Construirea unui cheu cu platforma respectivă în portul Moldova-Nouă, 3.600.000 lei;

j) Construirea unui bazin de iernat vasele în portul T.-Măgurele, 1.500.000 lei.

Total: 110.000.000 lei.

Valoarea totală de 110.000.000 lei a acestor lucrări face parte din programul de 200.000.000 lei decis de către delegaţiunea economică a guvernului, aşa după cum s'a menţionat mai sus; pentru restul de 90.000.000 lei urmează a se prezenta un nou proect de lege pentru campania anului 1933 sau următorii.

Tariful direct de mărfuri român-oriental.

Lucrările noului tarif direct de mărfuri român-oriental între staţiunile c. f. r. şi porturile Serviciului Martim Român fiind terminate, noul tarif va fi pus în vigoare pe ziua de 15 Februarie 1932.

Faţă de cel actual, noul tarif oferă avantajul că s'a introdus pentru expediere şi ruta Galaţi-Buzău iar taxele de transport sunt cu mult mai avantajoase decât cele actualmente în vigoare. Afară de beneficiul unor taxe reduse, tariful oferă expeditorilor marele avanta de a nu mai fi obligaţi în porturile de transbordare Constanţa şi Galaţi să se mai îngrijească de manopera descărcării şi reîncărcării mărfurilor din vagoane în vapor şi invers şi nici de formalităţile vamale, deoarece aceste operaţiuni se îndeplinesc de către Serviciul Martim Român.

Singura obligaţie a expeditorilor este aceea de-a trimite din timp, pe adresa Serviciului Maritim Român din portul prin care se expediază transportul, documentele necesare vămuirii.

Transporturile se efectuiază în acest trafic pe baza de scrisori de trăsură — sonosament — care, după cum se ştie, sunt negociabile şi pot fi adresate chiar „la ordin".

Ordinea conferinţelor din primul ciclu (28 Februarie până la 31 Martie 1932) la Academia de export din Galaţi.

Duminică 28 Februarie. D-l Inginer PETRE DULFU, Secretar general al Institutului de organizare ştiinţifică a muncii: *„Raţionalizarea în comerţul de export".*

Joi 3 Martie. D-l Dr. FLORIN BEGNESCU, Şeful secţiei apicole de la Institutul Naţional Zootechnic: *„Exportul de miere şi ceară".*

Duminică 6 Martie. D-l Dr. FRANCISC RAINER dela Facultatea de Medicină, Bucureşti: *„Degenerare şi fiscalitate".*

Joi 10 Martie. D-l M. DONCIU, Profesor Liceul „V. Alexandri", Galaţi: *„Intensificarea exportului agricol prin maşinism".*

Duminică 13 Martie. D-l GEORGE STROE, Publicist, Membru al Comitetului Politicei Comerciale, Camera de Comerţ Internaţională, Paris: *„Politica comerţului internaţional".*

Joi 17 Martie. D-l E. CRISTOFOREANU, Doctor în drept dela Roma: *Valorificarea bogăţiilor noastre şi politica tarifară a transporturilor pe uscat".*

Duminică 20 Martie. D-l I. ISCU, Profesor la Academia Comercială din Bucureşti: *„Principii fundamentale pentru deslegarea problemelor de export ale petrolului românesc".*

Joi 24 Martie. D-l I. AUGENSTREICH, Profesor Şcoala Comercială Superioară, Galaţi: *„Idei social-morale în opera lui Goethe" (cu ocazia centenarului morţii sale).*

Vineri 25 Martie, ora 11 a. m. D-l EMIL BRANCOVICI, Profesor Academia Comercială, Bucureşti: *„Exportul cerealelor româneşti".*

Duminică 27 Martie. D-l I. RĂDUCANU, Rectorul Academiei Comerciale, Bucureşti: *„Comerţul de export în Sud-Estul European".*

Joi 31 Martie. D-l Dr. ATANASE GALAN, Profesor la Academia de Inalte studii cooperatiste, Bucureşti: *„Cooperaţia ca mijloc de activare a exportului".*

*

O frumoasă activitate, car emerită admiraţia tuturor marinarilor, arată secţia Ligei Navale din Timişoara.

Prin iniţiativa activului preşedinte d. C. C-dor Popescu, s'a organizat un curs gratuit de limba germană pentru marinarii români de fluviu.

In timpul iernei se găsesc pe canalul Bega, la Timişoara, întotdeauna un număr de şlepuri şi remorchere în rezervă. Personalul care stă aci câteva luni fără folos are destul timp liber pe care îl pierde prin cârciume şi cafenele. Acest timp ar trebui utilizat pentru a face o şcoală de complectarea cunoştinţelor generale şi profesio-

nale, mai cu seamă pentru învăţarea limbilor străine, absolut necesare meseriei de marinar.

Navigatorii care se ridică pe Dunăre la Porţile de Fier în sus spre Europa Centrală întâmpină dificultăţi la fiecare pas pentrucă nu cunosc limba germană.

Inceputul modest dela Timişoara merită toată lauda, trebue desvoltat, ca să slujească drept pildă şi în alte porturi, unde cu mai mult devotament decât sacrificii, se pot forma adevărate şcoli de adulţi pentru marinari pe timpul iernei.

Suntem sigur că direcţiile N. F. R. şi S. R. D. vor aprecia şi sprijini aceste organizaţii de cultură profesională.

*

Echipa selecţionată a clubului sportiv „Marina" din Constanţa care a repurtat o victorie strălucită asupra echipei marinei engleze, cu ocazia vizitei făcute de grupul distrugătoarelor noastre la Malta în vara anului trecut.

In picioare dela stânga la dreapta: Loch F., M-tru Epure Dumitru, elev şcoala navală, Ţacu Petre, M-tru Popa C-tin, Cap. Lipan Mihai, elev-serg. Lipoveanu şi Elev-serg. Chiceoroagă.



Jos: Braşoveanu C., Postescu Gh., elev-serg. Pavel V. şi elev Fonea Dumitru.

*

A apărut *Revista Marinei* Anul VI, cu următorul sumar:

Discursul ţinut de d-l Ministru de Răsboi cu ocazia decorărei Bricului Mircea; Studiu pentru o bază navală, de C-dor Ing. Năsturaş; Studiul ostroavelor, de Cpt. C-dor Andonie C.; Evoluţia construcţiilor navale, de Cpt. Ing. Theodoru A.; Strategia navală, de Lt. C-dor Macelariu H.; Surpriza în războiul naval, de Cpt. C-dor Constantinescu A.; Insemnări pe memoriile Amir. Tirpitz, de Cpt. C-dor Steriopol N.; Recenzii, după Amir. Ratyé, de Cpt. C-dor Zlatian P. *Cronica:* Mijloace moderne de aterisare, de Cpt. Niculescu C.; Torpiloare sau avioane torpiloare, de Cpt. Ştiubei; Maşini motrice de transatlantice, de Cpt. Dicu A.; Informaţiuni diverse culese de Cpt. Ştiubei; Bibliografie.

Această revistă de studii, informaţiuni şi recenzii este publicată sub îngrijirea unui comitet de redacţie din Inspectoratul General al Marinei.

— Din Galaţi ne vine ştirea că lumea comercială este foarte alarmată că se plănueşte concesionarea docurilor Galaţi, Brăila şi Constanţa. Din această cauză Camerile de Comerţ şi Industrie din Galaţi a hotărât să se ţină o mare întrunire de protestare în contra acestei măsuri. S'a hotărât şi întocmirea unui memoriu comun de către Camerele celor trei porturi, care se va remite Suveranului. Intrucât nu suntem destul de documentaţi nu ne putem pronunţa asupra acestei chestiuni.

*

— Inspectoratul marinei cu începere dela 12 Febr. a dispus ambarcarea pe vasele S.M.R. a 2 ofiţeri şi câte 5 grade inferioare pe o perioadă de trei luni.

Această măsură luată în deplin acord cu regia autonomă P. C. A. are de scop ca ofiţerii şi trupa din marina militară să stea mai mult timp îmbarcaţi pentru ca să-şi complecteze instrucţia de navigaţie şi practică marinărească.



La plajă

„Prietenii Mării"

(Cu ocazia împlinirii a 5 ani de activitate)

„PRIETENII MARII", dovedesc nu numai un suflet al cărui ritm este închinat nemuritoarei Amphitrite, dar şi o îndemânare cu adevărat nouă, pusă în serviciul îngrijirei chinuitei noastre fiinţe trecătoare. Deopotrivă am admirat amândouă aceste rare porniri şi realizări şi plec ducând cu mine o amintire neştearsă.

Eforia 22 Iulie 1927 (ss) Ion Al. George.

Aşa scria poetul şi scriitorul Ioan Al. George — în vara anului 1927 — în „Cartea de Aur" a asociaţiei „Prietenii Mării".



Jocuri pe apă

Sunt cinci ani de atunci!... Şi opera isvorâtă din înţelegerea şi însufleţirea unui grup de tineri intelectuali a prins şi a dat viaţă — unei superbe organizaţii de „camping" pe coasta însorită şi dătătoare de viaţă a Mărei noastre, în staţiunea Eforie, şi în imediata vecinătate a lacului Techirghiol — atât de renumit prin proprietăţile şi vindecările lui miraculoase.

Adevăraţi „Prieteni ai Mării" iniţiatorii şi organizatorii — taberilor de vară şi coloniilor de vacanţă — din cea mai superbă sta-

ţiune balneară şi climaterică depe „RIVIERA" Mării Negre, — EFORIA — denumită cu drept cuvânt, de marele nostru român şi învăţat, d-l Profesor Universitar I. Simionescu, într'un articol închinat acestei staţiuni, în ziarul „Universul" „TROUVILLE-UL" României, au avut de înfruntat furtuni şi greutăţi ce păreau de neînvins.

Cu toate acestea, oţeliţi, pe zi ce trecea, în lupta cu „valurile vieţii", — şi întocmai ca vrednicii marinari cari odată ce au întins velele, puţin le mai pasă de vremea ce vor întâmpina, — în drumul — spre ţinta lor, — tot aşa şi — ei — perseverând în acţiunea lor, au reuşit, să dea, tineretului român şi populaţiei acestei ţări, o organizaţie ideală, — căutată şi de străini — unde „viaţa în aer liber" bine armonizată cu toate sporturile şi turismul pe apă, alături de un confort occidental, şi suficient, pentru a satisface şi pretenţiunile — nu — cele mai modeste, să fie preferată centrelor aglomerate şi pline de pretenţii şi convenţionalism, în condiţiuni excepţionale de viaţă, privită sub toate raporturile.

Şi astfel, an de an, în lunile de vacanţă, sute şi mii de şcolari şi intelectuali — profesori, magistraţi, ofiţeri, artişti, studenţi, etc., îşi petrec aici, cele mai frumoase zile — după zece, unsprezece luni de muncă istovitoare, în şcoală şi biurouri.

Şi astfel, în fiecare an, pe „RIVIERA" la EFORIE, echipe de innot şi canotaj, îşi dispută între ele — lipsite de marca şi asistenţa oficialităţii, diplomele şi medaliile sportive oferite cu mult drag de Asociaţie, cu scopul de a împrieteni cu Marea şi a face să se încreadă în puterile lui tineretul român, — viitorul ţării...

Apoi, după sfârşitul concursurilor, în linul legănat al valurilor, şi ritmul lopeţilor, bărcile pline de tinereţe şi speranţe, se îndreaptă spre larg, — ca acolo în liniştea desăvârşită a Mării, şi în cântece de preamărire — a gloriei şi sufletului de ostaş şi marinar, „o coroană" modestă, — lucrată din albăstriţe şi flori de câmp, de mâinile gingaşe şi curate ale copilelor din colonie, — să fie afundată — spre cinstirea eroilor, înfrăţiţi pe veci cu Marea.

Şi toată această omenire, formată din tineri şi adulţi, — se adună apoi chemată de glasul inimii, — sub faldurile „tricolorului" ridicat la catargul din mijlocul taberii „PRIETENII MĂRII", ce străjueşte viaţa acestora, prin măreţia lui...

Şi voci melodioase şi cristaline intonează într'un singur glas:

„Pe al nostru Steag e scris Unire"

Aceştia sunt: „PRIETENII MĂRII".

VALLY



Aşa se explică dece — un alt intelectual devenit — Prieten al Mării — scrie următoarele rânduri, tot în „Cartea de Aur" a Asociaţiei:

„Aici, unde natura desbrăcată de meschinul convenţionalism al „hainelor nemţeşti" — aici, se naşte ochiului o lume nouă, fermecătoare şi nebănuită în asfaltul prăfuit al oraşelor".

Şi ca acesta, mai scriu, mulţi. — „Cartea de Aur", a Asociaţiei „Prietenii Mării" — este mărturie vie a sentimentelor de care au fost însufleţiţi, toţi cei care au trăit o lună în tabără, pe ţărmul Mării; dar totuşi această dovadă nu-i încă destulă. Numele aceluia care a fost în primul an de tabără, ai să-l întâlneşti mereu, în fiecare vară, înscris şi trăind viaţa descrisă mai sus, care a început să fie o necesitate bine simţită şi marcată, prin prefacerea şi oţelirea fizicului, de fiecare dată, sub influenţa razelor binefăcătoare ale soarelui, şi valurilor Mării spumegânde.

Dar opera „Prietenilor Mării" nu s'a oprit numai aici!

Odată — „pânzele în vânt" — barca lor spintecă valurile uriaşe, şi pluteşte mândră, fluturând în „briza mării" — culorile 6 „Albastru-verde" — tăiate de „ancoră", simbolul „speranţei", făcând să atragă ochii omenirei asupra frumuseţilor şi bogăţiilor ţărmului şi Mării noastre.

Poşta Redacţiei

Liga Navală Română, pe lângă alte mijloace de propagandă, întrebuinţează şi minunata cale a *undelor*, de câte ori Soc. de *Radio* o pune la dispoziţie.

Dar e bine ca publicul să ştie că: vorbirea din seara de 30 Ian. despre: Semicentenarul Marinei, nu s'a ţinut din partea Ligei Navale, ci pe compt propriu de către o persoană a cărui nume şi grad nu se găsesc în Anuarul ofiţerilor de marină.

Manuscrisele pentru revistă trebuesc să fie citeţe, dacă nu scrise la maşină. Se va scrie numai pe o pagină, lăsând un spaţiu liber în stânga fiecărei pagini, pentru corecturi şi adausuri.

Concursul pentru Abecedarul Marinarului (Manual de canotaj) fixat pentru 1 Ianuarie 1932, s'a amânat pentru 15 Martie 1932.

Manuscrisele se primesc până la această dată la redacţia Revistei noastre.

D-lui Spring. — S'au primit cele două poezii cu sonoritate marină. Se vor pune în numerile viitoare.

D-lui Licherdopol. — Vă mulţumim şi mai aşteptăm şi altele.
D-lui Cezar Ioaniţiu. — Vă mulţumim. Le vom utiliza la timp.
D-lui Stoianovski. — Mai bine.

O LĂMURIRE CE TREBUE SĂ O REPETAM IN FIECARE NUMAR A LREVISTEI NOASTRE.— Din neştiinţă — sau chiar cu rea credinţă — se comentează adesea chestiunea colectărei, prin subscripţie publică, a unei sume de bani pentru *Flota Naţională,* încă din anul 1914.

Opinia publică trebue mereu luminată asupra situaţiei acestui fond. In mai multe rânduri s'au dat comunicate prin presă arătându-se care este adevărul. Dar n'a fost de-ajuns. Intrebarea persistă încă şi azi.

Ce s'a făcut cu suma adunată în 1914 ?

Din suma de 2.985.189 lei s'a vărsat, la 9 Iulie 1914, un milion franci aur *Casei Schneider,* din Franţa, pentru construcţia unui *submarin.* Intervenind războiul mondial, submarinul nostru a fost rechiziţionat de către Marina Franceză. Suma a fost reţinută de şantierul francez, pentrucă Ministerul Armatei noastre a făcut în acea vreme mari comenzi de muniţii şi material de război la Casa Schneider.

Chestiunea este încă în litigiu.

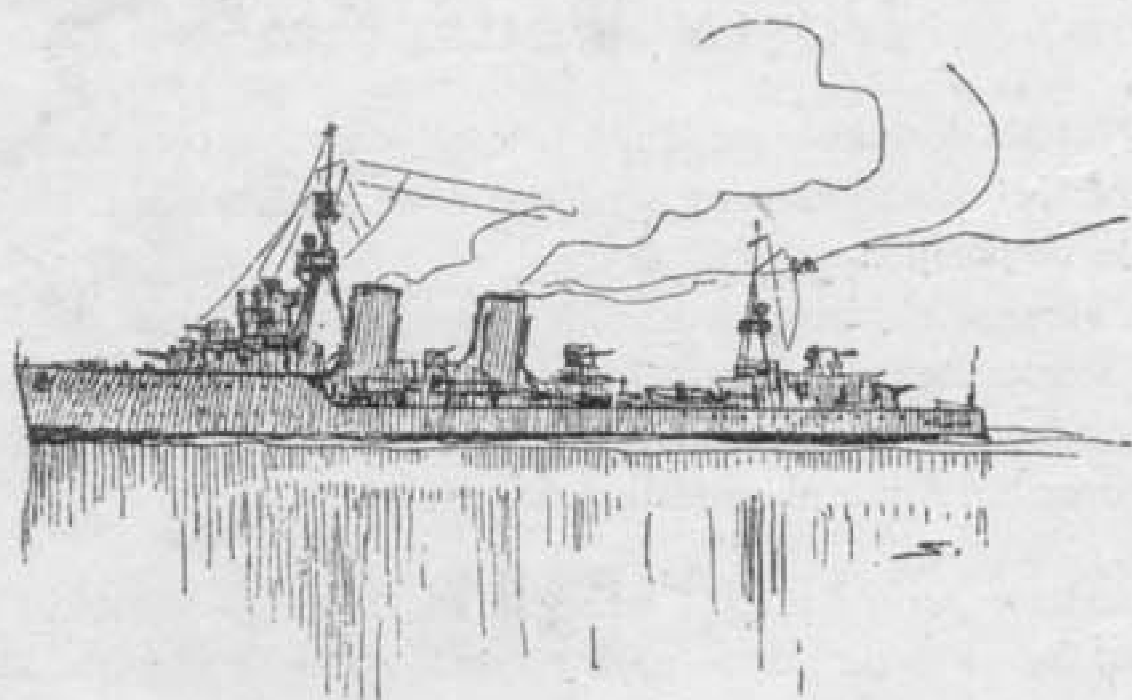
Restul sumei, adică 1.929,969 lei se află în numerar la *Casa de Depuneri* pe numele Ministerului Armatei.

Acesta este adevărul pe care suntem nevoiţi să-l repetăm în fiecare lună.

Rectificări de introdus în No. 3 din Februarie: referitor la articolul *„Drumuri pe apă"* P. G. Lupaşcu.

1. *„48.000 km. drumuri naturale şi terasamente"* se referă la cantitatea de 106.700 km. şosele din România. (pag. 64) .
2. Menţiunea din asteric pag. 66 se referă numai la totalul şoselelor din România.
3. Tabloul densităţilor la : *„10 km. şi la 10.000 locuitori"* trebue considerat la punctul 2 pag. 64 în loc de punctul 3 pag. 65.
4. In acelaş tablou trebue citit *32 km. la căi navigabile* în loc de 52 km.
5. Tabloul clasamentului pentru : *şosele, căi ferate şi căi navigabile* trebue considerat la punctul 3 pagina 65, în loc de coloana II pag. 66.
6. Tabloul *unităţilor pentru transport* cu astericele respective trebue considerat la pag. 66 coloana II în loc de pag. 65 coloana I.

Care din eroare de tipar au fost rău intercalate.



JOCURI DE MARINĂ ŞI GEOGRAFIE

La problema IV din numărul trecut, desenul fiind greşit, cerem scuze cititorilor, făcând acum cuvenita rectificare şi anume :

La *roata cârmei* toate cuvintele sunt de şase litere şi nu de cinci cum era făcut desenul.

Din această cauză amânăm publicarea soluţiilor şi a deslegătorilor pentru numărul viitor.

Problema V

Cuvinte încrucişate

de TIMONIER



Orizontal: 1. Reminiscenţa modernă a jertfei antice ; 2. Dublu ; 3. Cetăţean dintr'un popor marinăresc antic ; 4. Volum cu date astronomice ; 5. Pentru a nu uita ; 6. O bucată de gaz ; 7. Zeul amorului ; 8. Oraş în Germania ; 9. Pronume (inv.) ; 10. Literă grecească ; 11. Una din primele corăbii româneşti construite în ţară ; 12. Personaj important tuturora ; 13. Minciună ; 14. In frunte ; 15. Vulcan ; 16. Repetat ; 17. Trei litere din Calais ; 18. In afară de pericol.

Vertical: 1. Cărora le plac femeile ; 19. Iniţiale ; 20. Verb ; 21. Aparat de măsurat vântul ; 22. Ziar englezesc ; 23. Soldat german ; 24. Anagrama lui cine ; 25. Ce separă şi totuşi uneşte ; 26. Material pentru şosea (inv.); 27. Miros ; 28. Incisiv ; 29. Capetele unui nod; 30. Cutie ; 31. Suprematie ; 32. Castel romantic ; 33. Fruct ;34. Pronume.

Poşta Jocurilor

V. Stoianovsky. — Cu toate că desenul fusese greşit d-ta ai reuşit să deslegi foarte uşor problema IV.

Te-ai oprit tocmai la cel mai uşor cuvânt pentru un marinar : busola principală dela navă !

Sublt. Bondarenco. — Am vrut să public unul din jocuri, pe care le găsisem bune — sunt mari şi conţin prea multe cuvinte grele, curioase şi cu inexactităţi ortografice — nu vrei să le modifici ?

Premiile concursului de jocuri sunt :

1. Un desen de pictorul Ştiubei.
2. Trei volume de literatură de Jean Bart.
3. Un abonament pe timp de un an la această revistă.

Deslegătorii vor trimite soluţiile însoţite de cuponul respectiv până la apariţia numărului viitor.

Timonier

ROMÂNIA MARITIMĂ ŞI FLUVIALĂ
CUPON
de jocuri No. 4